

R.57.774

T  
1770

# UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID

Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales  
Departamento de Economía Aplicada III  
Política Económica

## Política Industrial El Sector de Construcción Naval en España



Tesis Doctoral dirigida por el  
Dr. D. Luis Rodríguez Sáiz

Elaborada por:  
D. Juan Ignacio Cáceres Ruiz

Madrid, Junio de 1998

**ÍNDICE GENERAL**

	<u>Pág.</u>
ÍNDICE GENERAL	I
ÍNDICE DE CUADROS Y GRÁFICOS	IV
INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO I. ENTORNO ECONÓMICO MUNDIAL Y ESPAÑOL QUE ENMARCA EL DESARROLLO Y CRISIS DEL SECTOR NAVAL	10
1.1. INTRODUCCIÓN	10
1.2. RASGOS ESPECÍFICOS DE LA CRISIS INDUSTRIAL ESPAÑOLA	13
CAPÍTULO II. DESARROLLO DEL SECTOR NAVAL ESPAÑOL	29
2.1. LOS ORÍGENES: INCORPORACIÓN Y EVOLUCIÓN INICIAL DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (INI) EN EL SECTOR NAVAL	29
2.1.1. INTRODUCCIÓN	29
2.1.2. ACTIVIDAD ENTRE 1952-1958	37
2.1.3. ACTIVIDAD ENTRE 1959-1963	45
2.1.4. ACTIVIDAD ENTRE 1964-1968	53
2.1.5. ANÁLISIS FINANCIERO DE LOS ASTILLEROS DE CÁDIZ	61
2.2. LA CONSOLIDACIÓN: EL EFECTO DE LOS PLANES DE DESARROLLO	65
2.2.1. INTRODUCCIÓN	65
2.2.2. PRIMER PLAN DE DESARROLLO	72
2.2.3. SEGUNDO PLAN DE DESARROLLO	90
2.2.4. VALORACIÓN DE LOS PLANES DE DESARROLLO	100
2.2.5. CONSTITUCIÓN DE ASTILLEROS ESPAÑOLES, S.A. (AES)	111
CAPÍTULO III. CRISIS Y RECUPERACIÓN DEL SECTOR NAVAL	119
3.1. INTRODUCCIÓN	119
3.2. ENTORNO MUNDIAL	122
3.2.1. SITUACIÓN ANTES DE LA CRISIS	122
3.2.2. DÉCADA DE LOS 70: CRISIS ECONÓMICA	124
3.2.3. SITUACIÓN EN LA DÉCADA DE LOS 80	144

	<u>Pág.</u>
3.2.4. SITUACIÓN EN LA DÉCADA DE LOS 90	153
3.2.5. POLÍTICAS SECTORIALES EN EL MERCADO INTERNACIONAL	165
3.3. ENTORNO NACIONAL	183
3.3.1. SITUACIÓN ANTES DE LA CRISIS	183
3.3.2. DÉCADA DE LOS 70: CRISIS ECONÓMICA	187
3.3.3. SITUACIÓN EN LA DÉCADA DE LOS 80. AÑOS INICIALES	196
3.3.4. PRIMERA FASE DE LA RECONVERSIÓN (1984-1987)	201
3.3.5. SEGUNDA FASE DE LA RECONVERSIÓN (1988-1990)	222
3.3.6. TERCERA FASE DE LA RECONVERSIÓN (1991-1993)	
AMPLIADA HASTA 1995	235
3.3.7. CUARTA FASE DE LA RECONVERSIÓN (1995-1998)	
SITUACIÓN ACTUAL	247
 CAPÍTULO IV. NUEVOS PLANTEAMIENTOS Y PERSPECTIVAS	260
4.1. INTRODUCCIÓN	260
4.2. MODELO DE PREVISIÓN	263
4.3. TENDENCIAS DE LA DEMANDA MUNDIAL	271
4.4. ORIENTACIONES TECNOLÓGICAS	305
4.5. PERSPECTIVAS DE LA CONSTRUCCIÓN NAVAL NACIONAL	320
 CONCLUSIONES	329
 BIBLIOGRAFÍA	345



**ÍNDICE DE CUADROS Y GRÁFICOS**

## ÍNDICE DE CUADROS

**CAPÍTULO I**

CUADRO 1.	EVOLUCIÓN DE ALGUNAS MAGNITUDES, 1966-1995	13
CUADRO 2.	VARIACIÓN DE ALGUNAS MAGNITUDES, 1970-1994	17
CUADRO 3.	ESTRUCTURA SECTORIAL DEL PIB, 1970-1995	20
CUADRO 4.	VARIACIÓN DEL VOLUMEN DE EXPORTACIÓN, 1970-1997	22
CUADRO 5.	CONTRIBUCIÓN DE LA DEMANDA INTERNA Y EXTERNA AL CRECIMIENTO DE LA PRODUCCIÓN, 1978-1985	24
CUADRO 6.	EVOLUCIÓN SECTORIAL DE LA DEMANDA ESPAÑA-CEE, 1978-1985	26

**CAPÍTULO II**

CUADRO 1.	PLANTILLA INICIAL DE ASCASA, 1952	31
CUADRO 2.	VOLUMEN DE OBRA EN CURSO A DICIEMBRE DE 1952	34
CUADRO 3.	EVOLUCIÓN DE LA PRODUCCIÓN, 1952-1958	40
CUADRO 4.	EVOLUCIÓN DE LA PLANTILLA, 1952-1958	42
CUADRO 5.	EVOLUCIÓN DE LA PRODUCCIÓN 1959-1963	48
CUADRO 6.	COMPOSICIÓN DEL CAPITAL DE ASCASA, 1960	51
CUADRO 7.	EVOLUCIÓN DE LA PLANTILLA, 1959-1963	51
CUADRO 8.	DOTACIÓN DE DIQUES DE ASCASA, 1964-1968	57
CUADRO 9.	ENTREGAS Y CARTERA DE PEDIDOS MUNDIAL, 1968	59
CUADRO 10.	CUADRO MACROECONÓMICO: I, II Y III PLANES DE DESARROLLO, 1964-1975	71
CUADRO 11.	INVERSIONES PREVISTAS EN EL I PLAN DE DESARROLLO, 1964-1967	74
CUADRO 12.	ESTRUCTURA DEL COSTE DE LA CONSTRUCCIÓN NAVAL, EN EL I PLAN DE DESARROLLO, 1964-1967	78
CUADRO 13.	COMPARACIÓN DE COSTES Y PRECIOS DE LA CONSTRUCCIÓN NAVAL, 1964-1967	80

	<u>Pág.</u>
CUADRO 14. INVERSIONES TOTALES EN BUQUES, I PLAN DE DESARROLLO, 1964-1967	85
CUADRO 15. FINANCIACIÓN DE LAS INVERSIONES, I PLAN DE DESARROLLO, 1964-1967	85
CUADRO 16. EVOLUCIÓN DE LA PRODUCCIÓN, I PLAN DE DESARROLLO, 1964-1967	86
CUADRO 17. REPARACIÓN DE BUQUES, I PLAN DE DESARROLLO, 1964-1967	88
CUADRO 18. PREVISIONES DE DEMANDA PARA EL II PLAN DE DESARROLLO, 1968-1971	91
CUADRO 19. FINANCIACIÓN DE LA PRODUCCIÓN EN EL II PLAN DE DESARROLLO, 1968-1971	93
CUADRO 20. INVERSIONES PREVISTAS Y FINANCIACIÓN EN EL II PLAN DE DESARROLLO, 1968-1971	94
CUADRO 21. ACTIVIDAD INICIAL DE AESA, 1969-1970	115

### **CAPÍTULO III**

CUADRO 1. ACTIVIDAD DEL SECTOR NAVAL EN EL MUNDO, 1973	127
CUADRO 2. CRECIMIENTO ECONÓMICO MUNDIAL Y TRÁFICO MARÍTIMO, 1968-1992	144
CUADRO 3. CRECIMIENTO ECONÓMICO MUNDIAL Y TRÁFICO MARÍTIMO, 1990-1996	153
CUADRO 4. ESTRUCTURA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO, 1973-1996	154
CUADRO 5. CAPACIDAD MUNDIAL DE CONSTRUCCIÓN NAVAL DISPONIBLE, 1975-2000	158
CUADRO 6. CAPACIDAD MUNDIAL DE CONSTRUCCIÓN NAVAL MERCANTE, 1975-1995	158
CUADRO 7. EVOLUCIÓN DE LA CAPACIDAD DE LA CONSTRUCCIÓN NAVAL EN LA OCDE, 1976-1995	159

	<u>Pág.</u>
CUADRO 8.	PLANTILLAS EN LA OCDE:
	NÚMERO DE TRABAJADORES PROPIOS, 1976-1995 160
CUADRO 9.	CONTRATACIÓN MUNDIAL DE BUQUES POR ZONAS, 1970-1996 161
CUADRO 10.	PRODUCCIÓN MUNDIAL DE BUQUES POR ZONAS, 1970-1996 162
CUADRO 11.	EVOLUCIÓN DEL PRECIO DE LA CGT, 1986-1996 163
CUADRO 12.	EVOLUCIÓN DEL ACUERDO OCDE, 1969-1980 165
CUADRO 13.	TECHOS MÁXIMOS DE AYUDAS COMUNITARIAS, 1987-1997 168
CUADRO 14.	POLÍTICAS SECTORIALES EN EL MERCADO INTERNACIONAL 170
CUADRO 15.	EVOLUCIÓN DE LA PRODUCCIÓN DERIVADA
	DE LOS PLANES DE DESARROLLO, 1964-1971 183
CUADRO 16.	PRODUCCIÓN NACIONAL DE BUQUES, 1970-1980 195
CUADRO 17.	INSTRUMENTACIÓN DE LA I RECONVERSIÓN
	SECTORIAL, 1984-1987 201
CUADRO 18.	EVOLUCIÓN DE LA CAPACIDAD DE LOS ASTILLEROS ESPAÑOLES
	(I RECONVERSIÓN, 1984-1987) 218
CUADRO 19.	EVOLUCIÓN DE LAS PLANTILLAS (I RECONVERSIÓN, 1984-1987) 220
CUADRO 20.	EVOLUCIÓN DEL DESEMPLEO (I RECONVERSIÓN, 1984-1987) 221
CUADRO 21.	EVOLUCIÓN DE LAS PLANTILLAS (II RECONVERSIÓN, 1988-1990) 223
CUADRO 22.	EVOLUCIÓN DEL DESEMPLEO (II RECONVERSIÓN, 1988-1990) 224
CUADRO 23.	EVOLUCIÓN DE LA CAPACIDAD DE LOS ASTILLEROS ESPAÑOLES
	(II RECONVERSIÓN, 1988-1990) 226
CUADRO 24.	EVOLUCIÓN DE LA ACTIVIDAD PRODUCTIVA EN
	LA DÉCADA DE LOS AÑOS 80, 1980-1990 228
CUADRO 25.	TECHO MÁXIMO DE AYUDAS COMUNITARIAS, 1988-1990 233
CUADRO 26.	EVOLUCIÓN DE LAS PLANTILLAS (III RECONVERSIÓN, 1991-1995) 238
CUADRO 27.	EVOLUCIÓN DEL DESEMPLEO (III RECONVERSIÓN, 1991-1995) 239
CUADRO 28.	EVOLUCIÓN DE LA CAPACIDAD DE LOS ASTILLEROS ESPAÑOLES
	(III RECONVERSIÓN, 1991-1995) 240
CUADRO 29.	EVOLUCIÓN DE LA CAPACIDAD DE PRODUCCIÓN, 1976-1995 246
CUADRO 30.	PLANTILLA DE LA CONSTRUCCIÓN NAVAL PÚBLICA EN 1998 248
CUADRO 31.	EXCEDENTES DE AESA EN 1998 249

	<u>Pág.</u>
CUADRO 32. INVERSIONES PREVISTAS EN EL PEC, 1995-1998	252
CUADRO 33. SITUACIÓN ACTUAL DE LAS AYUDAS AL SECTOR NAVAL ESPAÑOL, 1997	256
CUADRO 34. EVOLUCIÓN PREVISTA DE LOS RESULTADOS DE LOS ASTILLEROS PÚBLICOS, 1995-1998	257

#### **CAPÍTULO IV**

CUADRO 1. TASA DE CRECIMIENTO ECONÓMICO MUNDIAL, 1981-2005	274
CUADRO 2. CONSUMO ENERGÉTICO MUNDIAL, 1986-2005	276
CUADRO 3. DEMANDA DE PETRÓLEO, 1983-2005	277
CUADRO 4. COMERCIO DE PETRÓLEO Y PRODUCTOS PETROLÍFEROS, 1983-2005	278
CUADRO 5. TRÁFICO MUNDIAL DE MINERAL DE HIERRO, 1970-2005	279
CUADRO 6. TRÁFICO MUNDIAL DE CARBÓN, 1970-2005	280
CUADRO 7. TRÁFICO MUNDIAL DE GRANOS, 1970-2005	281
CUADRO 8. RESUMEN DE TRÁFICO MARÍTIMO, 1970-2005	283
CUADRO 9. PREVISIÓN DE CRECIMIENTO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO, 1995-2005	286
CUADRO 10. NECESIDADES POR TIPO DE BUQUE DE TRANSPORTE GENERAL Y CARGA SECA, 1995-2005	290
CUADRO 11. NECESIDAD DE NUEVAS CONSTRUCCIONES, MILLONES DE Tm., 1995-2005	291
CUADRO 12. DEMANDA DE NUEVAS CONSTRUCCIONES, TASA DE VARIACIÓN, 1995-2005	292
CUADRO 13. VIDA MEDIA POR TIPO DE BUQUE	294
CUADRO 14. BAJAS PREVISTAS EN EL PERÍODO 1991-2005	295
CUADRO 15. PREVISIÓN DE NUEVAS CONSTRUCCIONES, 1995-2005	296
CUADRO 16. NÚMERO DE BUQUES A CONSTRUIR, 1995-2005	301
CUADRO 17. EDAD DE LA FLOTA ESPAÑOLA, 1996	309

**ÍNDICE DE GRÁFICOS**

Pág.

**CAPÍTULO I**

GRÁFICO A. EVOLUCIÓN DE LA TASA DE PARO, 1976-1994	19
GRÁFICO B. EVOLUCIÓN COMPARATIVA DEL SECTOR INDUSTRIAL, 1966-1994	21
GRÁFICO C. CUOTA DE MERCADO EXTERIOR, 1977-1982	23

**CAPÍTULO II**

GRÁFICO A. EVOLUCIÓN DEL BALANCE DE ASCASA (ACTIVO), 1952-1968	61
GRÁFICO B. RATIOS DE RESULTADOS DE ASCASA-1, 1952-1968	62
GRÁFICO C. RATIOS DE RESULTADOS DE ASCASA-2, 1952-1968	63
GRÁFICO D. EVOLUCIÓN DEL BALANCE DE ASCASA (PASIVO), 1952-1968	64
GRÁFICO E. INSTALACIONES INICIALES DE AESA, 1970	116

**CAPÍTULO III**

GRÁFICO A. RELACIÓN CRECIMIENTO ECONÓMICO – TRÁFICO MARÍTIMO, 1970-1995	119
GRÁFICO B. PRECIOS DE BUQUES DE NUEVA CONSTRUCCIÓN, 1970-1996	123
GRÁFICO C. OFERTA Y DEMANDA DE CONSTRUCCIÓN NAVAL, 1975-2005	129
GRÁFICO D. BUQUES ENTREGADOS EN EL MUNDO, 1976-1996	135
GRÁFICO E. EVOLUCIÓN MUNDIAL DEL AMARRE DE BUQUES, 1970-1996	137
GRÁFICO F. PRODUCCIÓN MUNDIAL DE BUQUES, 1970-1980	140
GRÁFICO G. EVOLUCIÓN MUNDIAL DEL DESGUACE DE BUQUES, 1970-1996	148
GRÁFICO H. FLOTA MERCANTE MUNDIAL, 1970-1996	155
GRÁFICO I. PRECIOS DE BUQUES DE NUEVA CONSTRUCCIÓN, 1970-1994	163
GRÁFICO J. PREVISIÓN DE PRECIOS DE BUQUES DE NUEVA CONSTRUCCIÓN, 1990-2000	164



	<u>Pág.</u>
GRÁFICO K. EVOLUCIÓN DE LA DEMANDA Y DE LA PRODUCCIÓN NAVAL, 1970-1980	185
GRÁFICO L. PRODUCCIÓN NACIONAL DE BUQUES, 1970-1980	194
GRÁFICO M. EVOLUCIÓN DEL DESEMPLEO EN EL SECTOR NAVAL, 1975-1987	221
GRÁFICO N. EVOLUCIÓN DE LA ACTIVIDAD PRODUCTIVA EN LA DÉCADA DE LOS AÑOS 80, 1980-1990	228
GRÁFICO Ñ. EVOLUCIÓN DE LA PRODUCTIVIDAD, 1975-1990	230
GRÁFICO O. EVOLUCIÓN DE LOS RESULTADOS DE LOS ASTILLEROS PÚBLICOS, 1985-1996	241

#### **CAPÍTULO IV**

GRÁFICO A. ESQUEMA DEL MODELO DE PREVISIÓN	262
GRÁFICO B. EDAD MEDIA DE PETROLEROS Y "BULKCARRIERS", 1977-1995	293
GRÁFICO C. TONELAJE ENTREGADO Y PREVISIÓN DE ENTREGAS, 1975-2005	297
GRÁFICO D. PREVISIÓN DE DEMANDA DE NUEVAS CONSTRUCCIONES, 1975-2005	298
GRÁFICO E. COMPARACIÓN ENTRE CAPACIDAD INSTALADA Y DEMANDA, 1975-2005	299
GRÁFICO F. TRES ESCENARIOS DE PREVISIÓN DE NUEVAS CONSTRUCCIONES, 1995-2005	302
GRÁFICO G. PRODUCCIÓN DE BUQUES EN EL MUNDO, 1996	324

## **INTRODUCCIÓN**

El objetivo fundamental de la presente Tesis Doctoral es la realización de un estudio profundo del sector de construcción naval español, con especial incidencia en el subsector de grandes astilleros públicos.

La presencia del ya desaparecido Instituto Nacional de Industria (INI) será una constante a lo largo de nuestro análisis, ya que desde su creación en 1942 se incorporaron al mismo algunas empresas relacionadas con el sector naval, y más concretamente con los grandes astilleros, ya que se puede considerar que prácticamente todos ellos, menos uno, son de propiedad pública.

Junto al anterior objetivo existe otro, no por ello menos importante, que es analizar en qué medida ha existido en España una Política Industrial adecuada, cuáles han sido sus efectos y cuáles deben ser las directrices que la guíen en un futuro próximo, un futuro que se plantea sin duda difícil para el sector a pesar de los grandes esfuerzos que ha realizado en el pasado.

Este objetivo engarza por tanto con una perspectiva más amplia, de Política Económica, en un sector que ha sido fundamental en la economía española y que ha ido perdiendo progresivamente esa importancia por diversas causas tanto económicas como sociológicas y políticas, que han cristalizado en una negativa imagen que creo no se corresponde con la realidad. En primer lugar porque aunque la aportación directa del sector a los agregados macroeconómicos no sea cuantitativamente muy importante, sí tiene unos relevantes efectos inducidos sobre la industria complementaria como para que sea revisado con mayor atención. En segundo lugar, dado que el mercado interior casi ha desaparecido, su demanda proviene sobre todo del exterior, siendo pues una importante fuente de generación de divisas. Adicionalmente, dado el enorme volumen de activos fijos que incorpora un astillero se genera un importante volumen de inversión y de costes financieros

que suponen una línea de negocio para los bancos que no ha sido suficientemente valorada.

Finalmente, la situación geográfica de los astilleros en áreas de fuerte crisis industrial, y que ha sido sometida a procesos de reconversión sectorial a veces coincidentes, ha determinado la aparición de elevados excedentes laborales que han contribuido a enturbiar la imagen de fuerte riqueza, sin tener en cuenta que muchos de esos excedentes han pasado a la industria complementaria y continúan, por tanto, vinculados al sector naval.

A todos esos motivos, junto a otros adicionales, pasaremos revista a lo largo de las páginas siguientes, con el fin de intentar construir una imagen más fiel que la que refleja el conocimiento general del sector.

Los motivos que me impulsaron a elegir el sector de construcción naval como tema de mi Tesis Doctoral son diversos:

- Es un sector que ha sido poco estudiado; de hecho las publicaciones existentes sobre el mismo son más de índole técnica o en todo caso aportan datos cuantitativos del sector (producción, entregas, puestas de quilla, etc.), pero no se registran investigaciones que analicen sus aspectos económicos o al menos no hay nada publicado que dé una visión amplia del mismo.
- Es un sector multidisciplinar, en el sentido de que concentra múltiples actividades, desde las materias primas más simples y directas a los productos más sofisticados, como turbinas de gas o sistemas electrónicos de posicionamiento dinámico (G.P.S.) mediante satélites. Enlaza en un único producto final desde la mano de obra menos cualificada a la ingeniería más compleja y técnica.

- Desde el punto de vista de la investigación económica supone un asunto de gran actualidad, ya que las directivas comunitarias, la crisis de los países de extremo oriente o los acuerdos de la OCDE afectan directamente a su actividad, manteniendo al mismo tiempo una gran tradición, como pone de manifiesto cualquier visión histórica que se lleve a cabo.
- Adicionalmente desde el punto de vista de política sectorial es un campo de investigación abierto, porque no existe acuerdo acerca de la bondad o no de las políticas que se han aplicado y ni siquiera existe acuerdo acerca de la cuantificación de los resultados realmente obtenidos o si éstos han sido los más adecuados en cada situación.
- Es una industria de síntesis, dado el gran número de actividades diferentes que se acaban concentrando en el output final, pero al mismo tiempo es una industria polar que ejerce su influencia sobre un gran número de sectores productivos. De hecho el 67% del total de sectores productores de nuestra economía se ven afectados por el sector naval. Por lo tanto permite un conocimiento amplio del tejido industrial del país.
- Por último, desde un punto de vista personal, me resultaba atractivo y asequible por mi experiencia profesional, entre los años 1987-1991 como jefe de equipo en la Dirección de Planificación del Instituto Nacional de Industria.

Por todos estos motivos el sector de Construcción Naval se erigía como un reto a la investigación, ya que en general existe un consenso generalizado de que es un sector importante pero maduro y de escasas posibilidades. Esta opinión es tan generalizada que incluso en una publicación tan técnica y creíble, en principio, como es el último Libro Blanco de la Industria (1995) se califica al sector como de "Nivel de intensidad Tecnológica bajo". Este hecho no tendría mayor importancia si no viniera del propio Ministerio de Industria, ya que no es sino la punta

de un iceberg enorme de desconocimiento del sector, cuyos agentes no han sabido o no han podido dar un giro a esta situación. De forma que por una actuación en muchos casos excesivamente corporativa, por una actividad profesional que engloba a muy pocos individuos (el colegio de ingenieros navales reúne a unos 2.000 asociados) y por un escaso marketing y publicidad de lo que se hace realmente en un astillero, se ha instalado en la opinión pública una imagen muy negativa del sector que la presente tesis pretende corregir.

Nuestro estudio consta de cuatro capítulos más las conclusiones, en los que partiendo de una perspectiva histórica nos vamos aproximando a la realidad actual del sector.

En el Primer Capítulo nos ocupamos del marco general económico en el que se inicia la crisis del sector naval, cuyo declive a partir de la década de los 70 se hizo imparable. En este capítulo pasamos revista a los rasgos específicos de la crisis industrial española, ya que nuestro país, por los condicionantes políticos y sociológicos existentes en esos años, presenta unas características diferenciadoras que condicionaron la génesis y posterior evolución de la crisis industrial.

En el Capítulo Segundo se analizan el origen y la consolidación del sector de construcción naval público. El origen, directamente vinculado a la creación del Instituto Nacional de Industria, pasa revista a su evolución a lo largo de la década de los 50, con una actividad caracterizada por las continuas carencias de materiales y mano de obra especializada, para continuar a lo largo de los sesenta con el proceso de consolidación del sector naval, cuya importancia pasa a los primeros puestos del ranking industrial de la época, merced al apoyo indiscutible de los Planes de Desarrollo que constituyen el punto siguiente del análisis.

En la consolidación de nuestro sector naval, se analizan los sucesivos planes de desarrollo y su implementación en el sector naval, que conducen a un

proceso de incremento de la capacidad productiva y a un reordenamiento del sector en busca de una mayor masa crítica que culmina con la creación de la empresa pública Astilleros Españoles, S.A. (AES A) en 1970. El efecto de estos Planes de Desarrollo sobre el sector naval se puede considerar como positivo y de hecho gracias a ellos se consiguió el objetivo de crecimiento prefijado, pero al mismo tiempo se consolidaron una serie de desequilibrios y rigideces productivas que iban a encorsetar la actuación del sector y suponer una dificultad añadida a la gestión. De tal manera, cuando se llevaron a cabo los ajustes necesarios, éstos tuvieron que ser más drásticos y de mayor alcance y profundidad que en el resto de países competidores europeos.

En el Capítulo Tercero iniciamos el análisis sectorial en una doble vertiente internacional e interna. Ambas tienen un punto común de partida, la década de los 70, en la que la crisis de oferta también afectó directamente a este sector. Así desde el punto de vista exterior analizamos la evolución sectorial por décadas, concluyendo en la actual con una referencia especial a las políticas de reestructuración y a las medidas de apoyo que pusieron en marcha los principales países desarrollados.

En la vertiente interna, partiendo del origen común, se estudian de forma individualizada cada una de las cuatro fases en que se ha estructurado la reconversión del sector naval en España, la última de las cuales nos acerca a la situación actual, ya que sus medidas se están aplicando en los astilleros en estos momentos.

En el capítulo siguiente, el cuarto, se estudia la orientación de la demanda internacional mediante el análisis de un modelo de previsión actualmente aplicado por uno de los principales agentes del sector, AWES, organización que engloba a los constructores navales europeos. Esta orientación de la demanda determina las nuevas necesidades tecnológicas y de investigación, que se analizan a continuación,

pasando revista a las nuevas tendencias constructivas y de materiales que se sintetizarán en las próximas entregas de los astilleros.

En el último epígrafe del capítulo basándonos en las previsiones y el modelo previamente analizados, se pasa revista a la situación actual y perspectivas a corto plazo del sector naval español haciendo especial hincapié en los aspectos más novedosos y que van a determinar el marco en el que se desenvolverá nuestro sector naval en el nuevo milenio una vez finalizados los procesos de reconversión y las ayudas directas al sector.

Finalmente se detallan las principales conclusiones que se desprenden del análisis anterior.

Hubiese sido deseable detenerse con mayor profundidad en algunos aspectos cuantitativos del sector que ahondasen más en la visión estructural y permitiesen una mejor valoración de los efectos inducidos por el sector naval. No obstante dada la escasa información disponible y el alcance e importancia del tema hemos preferido reservar este estudio de manera monográfica e independiente para una ocasión cercana en el tiempo y contando siempre con un equipo de trabajo (del que tengo el honor de formar parte) que, actualmente, está profundizando en esta línea de investigación.

No quisiera finalizar este capítulo introductorio sin expresar mi más profundo agradecimiento a una lista de nombres que no por larga será exhaustiva, pues seguramente no seré capaz de recordar a todos aquellos que de una u otra manera han hecho posible esta investigación. Vayan, pues, por delante mis disculpas ante su olvido.

En primer lugar, y de manera muy especial, quisiera destacar el de Luis Rodríguez Sáiz, Catedrático de Economía Aplicada (Política Económica) maestro

eminente, con el que he contraído una deuda difícil de pagar, y estimado amigo, sin cuya colaboración y apoyo esta investigación no hubiera alcanzado su forma definitiva.

A continuación, y sin que en ellos exista un orden de prelación determinado, quisiera agradecer el apoyo, estímulo y siempre acertadas críticas del profesor Agregado de la Universidad San Pablo CEU, Justo Sotelo Navalpotro, compañero entrañable que ha tenido una intervención muy directa en la presente tesis.

Agradezco igualmente a los profesores Andrés Fernández Díaz y José Alberto Parejo Gámir, ambos Catedráticos de Economía Aplicada (Política Económica), el apoyo y estímulo que me otorgaron tanto a lo largo de los años de la licenciatura como posteriormente, animándome a dar una orientación docente e investigadora a mi vida profesional.

No deseo dejar de recordar también a los profesores José M<sup>a</sup> Lozano Irueste y Manuel Varela Parache, Catedráticos ambos de Economía Aplicada, cuyos comentarios acerca de los planes de desarrollo y comercio internacional contribuyeron decisivamente a dar forma al trabajo de investigación. Igualmente quisiera agradecer la colaboración inestimable de Francisco Comín, Catedrático de Historia Económica de la Universidad de Alcalá de Henares, y Subdirector del Programa de Historia Económica de la Fundación Empresa Pública, por la ayuda prestada para tener acceso a los fondos históricos del Instituto Nacional de Industria.

Quisiera asimismo mostrar mi agradecimiento a los profesores y compañeros de la Universidad San Pablo CEU por los consejos y ánimo prestados a lo largo de la elaboración de la tesis. Y dentro de ésta, al departamento de Análisis Económico y Economía Aplicada y a su director José V. Massiá García, y no quisiera



olvidar a mi querido compañero Julián de Unamuno Hierro cuya lista de favores y atenciones sería interminable.

Por otra parte quisiera agradecer las atenciones y facilidades dadas para obtener información económica y material de apoyo a la empresa Astilleros Españoles, S.A., a su entonces presidente, Carlos Martínez de Albornoz y a su actual Director General Juan Taus, sin olvidar a su departamento de comunicación dirigido por Jesús de las Heras. Y por supuesto mención aparte merece Francisco Salvador Montero, Director de Control Económico de la misma y compañero de fatigas en el departamento de Planificación del INI cuya amistad comparto desde entonces.

Mi agradecimiento también para los componentes de la biblioteca del Instituto Nacional de Industria por las muchas horas pasadas allí y por la facilidad de acceso a los anales históricos y documentación relativa al sector naval, sin cuya colaboración no hubiera sido posible llevar a cabo esta investigación.

Igualmente, quisiera agradecer las atenciones y facilidades prestadas por la Unión de Constructores Navales de España (UNINAVE) tanto para la realización de esta tesis como para, y especialmente, posteriores trabajos de investigación. En concreto a su Presidente, Manuel García Gil de Bernabé cuya presencia siempre supone un gratificante estímulo, a su Director General y Director de AWES, José Esteban Pérez cuyo conocimiento del sector siempre resulta enriquecedor. Sin olvidar por supuesto a su colaborador Jesús Querol Pascual. También a Manuel García Gordillo, Director General de la Asociación Española de Industrias Auxiliares Marítimas (AEDIMAR) por la ayuda prestada para la realización del presente trabajo.

Dentro de esta línea de agradecimiento a instituciones públicas, quisiera resaltar el debido al Ministerio de Industria y Energía y en concreto al Jefe del Área Naval, Juan Manuel García Rúa, por el trato exquisito e información fundamental

facilitada para la elaboración de los capítulos finales. Asimismo a la Gerencia del Sector Naval y a su Secretario General, José Luis Cerezo Preysler por las facilidades prestadas y comentarios siempre certeros, sin olvidar hacer una mención especial dentro de ella a Francisco García Revuelta, sin cuya ayuda no habría sido posible acceder a los ejemplares históricos de la revista de ingeniería naval.

No quisiera acabar el capítulo de agradecimientos sin hacer una mención muy especial a mis queridos compañeros del grupo de trabajo sobre el Impacto del Sector Naval en la Economía Nacional, encabezados por José María García Alonso, Catedrático de Economía Aplicada (Estructura Económica) y Decano de la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de la Universidad San Pablo CEU, de cuyo personal docente me honro en formar parte, sin cuya prudente orientación y acertados consejos no habría sido posible finalizar el presente trabajo. También al resto de componentes Evaristo Pérez Moreno, Manuel Casal Pita, ambos compañeros de la Universidad, y Vicente Cervera, Consejero de UNINAVE y ex Presidente de AWES, cuyo enciclopédico saber acerca del sector nunca deja de abrumarme.

Un agradecimiento muy especial a mi querida ex compañera del INI Isabel Martínez González por la paciencia mostrada al pasar este trabajo a ordenador y por sus útiles sugerencias. Y por último un muy entrañable agradecimiento para mis hijos y sobre todo para mi mujer, M<sup>a</sup> Concepción García Jorge, sin cuya paciencia, estímulo y apoyo no hubiera sido posible acabar esta ni otras investigaciones.

## **CAPÍTULO I.- ENTORNO ECONÓMICO MUNDIAL Y ESPAÑOL QUE ENMARCA EL DESARROLLO Y CRISIS DEL SECTOR NAVAL.**

### **1.1- INTRODUCCIÓN**

No vamos a realizar un análisis muy pormenorizado de los años previos y subsiguientes a la crisis del sector naval a partir de los primeros años de la década de los 70, sino solamente esbozar de una forma genérica los principales parámetros que delimitaron el marco en que se desarrolló la actividad de construcción naval en esos años.

Los años previos a esa década asistieron al desarrollo espectacular de la economía española, los más altos de su historia, años en los que se sucedieron una serie de hechos que propiciaron una profunda transformación de la sociedad tanto interna como externamente.

En el interior hay que señalar una voluntad decidida de la sociedad a lanzarse a un intenso crecimiento económico que forzó cambios en las estructuras productivas y administrativas en busca de una mayor eficacia. La progresiva apertura de la economía y la firma de tratados internacionales proporcionaron a nuestro sector productivo los medios materiales de los que hasta entonces había carecido para consolidar un proceso de crecimiento estable.

En el exterior, la prosperidad y el desarrollo de los países industrializados y particularmente de Europa Occidental incidieron muy directamente en el desarrollo económico español cuyo exponente máximo en la época fue la adhesión al recientemente creado (1957) mercado común europeo.

El ambiente nacional e internacional llevó a una progresiva introducción de los mecanismos de mercado que, aunque tutelados por el régimen político, impulsó el desarrollo del mercado a través de la planificación indicativa dentro de los planes de desarrollo, cuyo contenido se aborda con mayor detalle en el capítulo siguiente.

Estas medidas se desarrollaron en conjunto con un éxito notable, situando a nuestra economía en una sólida senda de crecimiento económico que cristalizó en la década de los 60. No obstante los problemas que arrastraba la economía eran importantes, como el desequilibrio de la balanza de pagos o el del sector agrario, a los que nos referiremos más adelante. En este proceso hay que destacar la presencia fundamental del Instituto Nacional de Industria que encabezó desde el ámbito público el intenso proceso de cambio desde una economía tradicional y agraria a otra urbana e industrial.

En el ámbito internacional también existían intenciones de cambio. Una vez sobrepuestos del desastre de la guerra, los países europeos iniciaron, apoyados por los Estados Unidos, un intenso y sostenido proceso de crecimiento económico, que los proyectó hacia una situación de riqueza y crecimiento como no habían tenido jamás, pero que también ocasionó notables rigideces en el funcionamiento del sistema.

La crisis que se iba gestando era más profunda que la consideración de unos simples desequilibrios económicos, ya que suponía una crisis sociológica y política que se articuló en dos frentes distintos, Europa y Estados Unidos.

Se buscaba pues un nuevo modelo de sociedad, impulsado por distintos motivos en cada uno de sus frentes, que conllevaba también un cambio del modelo de organización económica.

En Europa, las tensiones sociales larvadas a lo largo de muchos años aflorarán en el Mayo del 68 Francés (también en Checoslovaquia, aunque por otros motivos), en el que estudiantes y obreros unidos reclaman un nuevo puesto en la sociedad, que serviría de punto de apoyo para una nueva generación que reclamaba también un papel más activo en la misma.

En Estados Unidos la contestación a la guerra de Vietnam y el desarrollo del movimiento pacifista forzarán, espoleados por errores en las medidas económicas aplicadas, profundos cambios políticos y económicos que cristalizarían también en un nuevo modelo social.

Y enmarcando todos estos profundos cambios sociales se desarrolló, en los años setenta, la conocida crisis de las materias primas, cuyo impacto se analiza con mayor detalle en los capítulos siguientes, cuyo máximo exponente, la crisis petrolífera, determinó la búsqueda de nuevos procesos productivos que acarrearón un profundo cambio en la estructura industrial de todos los países desarrollados, generando en el proceso de reajuste un enorme volumen de mano de obra excedentaria que unido al otro gran problema que surgió, la inflación, fueron el origen de un nuevo problema al que hasta entonces nunca habían tenido que hacer frente las políticas económicas de los países desarrollados, el paro con inflación o estanflación.

Las medidas aplicadas por cada país para salir de esta nueva situación de crisis son suficientemente conocidas por la abundante literatura al respecto, motivo por el que no vamos a insistir en ellas.

Si repasaremos, no obstante, los efectos que este fenómeno tuvo sobre la economía española dadas las particulares características que habían orientado nuestro proceso de desarrollo económico e industrial y que detallamos en el punto siguiente.

## 1.2.- RASGOS ESPECÍFICOS DE LA CRISIS INDUSTRIAL ESPAÑOLA

La fuerte subida del precio de los productos petrolíferos a partir de 1973, tuvo conocidas consecuencias en el desarrollo económico de los países industrializados, si bien en el caso de la economía española existirá un rasgo diferenciador consistente en que, aunque su evolución ha sido similar a la del resto de los países industrializados, su intensidad ha sido en general más profunda (ver cuadro 1.1).

**Cuadro 1.1**  
**EVOLUCIÓN DE ALGUNAS MAGNITUDES, 1966-1995**

	<u>1966-70</u>	<u>1971-75</u>	<u>1976-80</u>	<u>1981-85</u>	<u>1986-90</u>	<u>1991-95</u>
PIB (% VAR TNOS. REALES)						
España	6,2	5,6	2,1	1,4	4,4	1,3
7 Mayores países OCDE	4,7	3,0	3,6	2,5	3,3	1,6
FBC (% SOBRE PIB) (*)						
España	22,7	23,0	21,7	18,8	11,6	-0,6
7 Mayores países OCDE	20,9	22,0	21,6	20,2	3,8	1,4
IPC (% VAR. INTERANUAL)						
España	5,1	12,1	18,6	12,2	6,4	5,1
7 Mayores países OCDE	4,1	8,2	8,9	6,1	3,5	2,9
PARO (% S/POBLAC. ACTIVA)						
España	2,5	3,0	7,3	17,4	18,5	20,6
7 Mayores países OCDE	2,9	4,0	5,3	7,3	6,2	8,3

(\*) A partir de 1985 cambia el indicador pasando a ser la tasa de variación sobre el año anterior.

Fuente: OCDE Informe Económico varios años, e Informe Económico BBV 1994.

Como se puede apreciar en el cuadro anterior, las oscilaciones que se producen a partir de la crisis son semejantes a las que sufren los países industrializados, aunque la magnitud de la recesión ha sido mayor. En este sentido se observa un alargamiento en el período de recuperación del PIB, a principios de la década de los 80, una caída más fuerte de la proporción del PIB que se destina a la inversión y una tasa de paro e inflación sensiblemente más elevadas. No obstante en los últimos años se produce una cierta recuperación (más acusada hasta 1990) aunque con notables diferencias en cuanto a inflación y paro se refiere.<sup>(1)</sup>

Las causas que justifican estas diferencias son diversas y obedecen tanto a factores políticos (indecisión a la hora de llevar a cabo una política de ajuste duro), como económicos (características estructurales de la economía española, rigidez del comportamiento de los agentes económicos ante una política de ajuste profundo, etc.).

En general existía un consenso generalizado acerca de la existencia de perturbaciones exteriores que encorsetaban la actuación de la economía española, especialmente en el contexto exterior y por tanto de balanza de pagos, tales como el encarecimiento de las materias primas, que afectaba negativamente a la relación de intercambio, el incremento del proteccionismo en el comercio internacional, la fuerte competencia de los países emergentes o las elevaciones de los tipos de interés.

Sin embargo, a pesar de que desde un principio estuvieron claras las consecuencias para nuestra economía, se demoró la elaboración de una política de ajuste ante la crisis, pudiendo diferenciarse dos subperíodos con características distintas. El primero de ellos se considera como de postergación o retraso en el ajuste,

---

<sup>1.1</sup>

Para mayor información puede consultarse OCDE "Economic Outlook" de Diciembre de 1985 y 1993. Cuadros A<sub>1</sub>, A<sub>2</sub>, A<sub>5</sub> y siguientes.

predominando políticas económicas de signo compensatorio o permisivo<sup>(2)</sup>, manteniéndose el consumo como elemento básico de la actividad productiva con importantes consecuencias inducidas en los índices de inflación que llegaron a situarse en cotas superiores al 25% en 1977.

El segundo subperíodo, 1978-85, constituye lo que realmente se puede considerar como período de crisis en la economía, en el que las tasas de inversión descienden vertiginosamente ante los efectos combinados de la crisis y las políticas de ajuste desarrolladas, el consumo refleja la incidencia de las políticas de control salarial y únicamente la demanda externa se mantiene como elemento impulsor de la actividad con importantes avances en el comercio mundial.

El primer intento de enfrentarse contra la crisis se produce en 1977 en plena fase de transición política, con los denominados Pactos de la Moncloa. A través de los mismos se lleva a cabo una política de saneamiento económico derivada de la necesidad de reconocer el hecho que las rentas reales habían disminuído como consecuencia de las transferencias hacia los países productores de petróleo. Este saneamiento se llevó a cabo a través de una política de rentas acompañada de una severa política monetaria, que en términos generales mejoraron los grandes agregados macroeconómicos. Sin embargo no se llevaron a cabo ajustes profundos en otros aspectos estructurales importantes, como el sector industrial, el mercado de trabajo, etc.<sup>(3)</sup>

---

<sup>1.2</sup>

Según terminología acuñada por los profesores Fuentes Quintana y Requeijo. "Una larga marcha hacia una política económica inevitable". *Papeles de Economía Española* Nº 21 - 1984.

<sup>1.3</sup>

Para un estudio más detallado de la etapa de transición véase: Fernández Díaz A. "La política económica española de transición a la democracia". *Editions Hispaniques*, París 1982. Tomado de Fernández Díaz ... (ET AL). *Curso de Política Económica*. Madrid: Editorial A.C., 2ª edición 1993. Nueva edición Madrid: Editorial McGraw Hill, *Política Económica*, 1995.



Por tanto, a raíz de la segunda crisis del petróleo en 1979-80 se hizo más evidente la necesidad de llevar a cabo determinados ajustes que no se habían realizado con anterioridad, abordándose en 1980, con cinco años de retraso en relación a otros países europeos industrializados, la Política de Reconversión Industrial, que fue un intento de mantener a flote a determinadas empresas, en una situación muy crítica, pertenecientes a diversos sectores considerados esenciales, entre los que se encontraba la Construcción Naval.

A continuación, se enmarca sucintamente el escenario general de la economía española, que da lugar a la necesidad de emprender una decidida política sectorial de reactivación, centrándonos posteriormente en el análisis específico de la reconversión del sector Naval español.

La crisis energética de principios de los 70 tuvo un importante efecto negativo sobre la economía española<sup>(4)</sup>, amplificado por las tradicionales rigideces del sistema productivo, lo que se tradujo en una deficiente asignación de recursos.

En este sentido, como se refleja en el cuadro 1.2, la tasa de variación de la FBCF se mantuvo negativa prácticamente todos los años a partir de 1974, con lo que se aceleró la obsolescencia del aparato industrial; a la vez que las reposiciones se caracterizaron por un mayor componente de capital, con lo que se favorecía la sustitución de la mano de obra. Por otro lado, la caída de la tasa de inversión supuso un empeoramiento de las expectativas empresariales y una disminución del excedente empresarial, como igualmente se puede apreciar en el cuadro, de forma que la disminución de los márgenes de las empresas y el empeoramiento de las expectativas se tradujo en un profundo recorte de la demanda de empleo.

---

<sup>1.4</sup>

*Derivado de la vulnerabilidad energética de nuestra economía al no producir, y que el grado de consumo de energía por unidad de producto era más alto que en el resto de los países industrializados. Para mayor información puede consultarse a Roberto Centeno "La Coyuntura del Petróleo en 1981". Papeles de Economía Española Nº 6 - 1981.*

**CUADRO 1.2**  
**VARIACIÓN DE ALGUNAS MAGNITUDES, 1970-1994**  
**(tasa media de variación)**

<u>AÑOS</u>	<u>F.B.C. (*)</u>	<u>% FBC/PIB</u>	<u>EXC. BRUTO/PIB</u>	<u>TASA DE PARO</u>
1970-75	5,4	25,1	46,2	2,4
1976-80	-1,3	22,4	43,2	7,3
1981-85	-2,5	20,1	45,0	17,4
1986-90	12,4	11,6	46,1	18,5
1991-94	-3,9	-0,6	46,1	20,6

(\*) A precios constantes de 1980.

Fuente: *La Economía Española en la década de los 80*, servicio de estudios del Banco Urquijo y Banco de España, cuentas financieras de la economía Española.

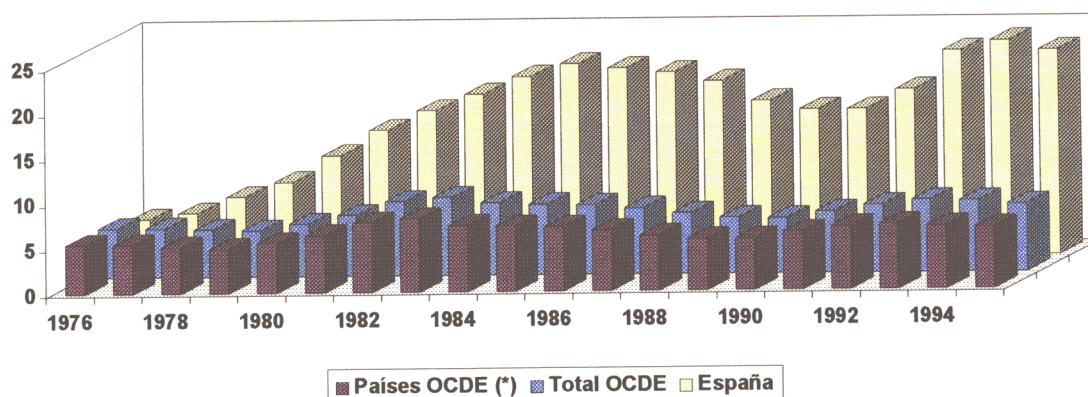
En efecto, como se deduce de la información del referido cuadro 1.2, el incremento de la tasa de paro fue espectacular, coincidiendo las mayores variaciones con los efectos desestabilizadores de las crisis petrolíferas. Así la población ocupada entre 1970 y 1985 descendió en casi dos millones de personas (1,8 Mill.) pasando de 12,6 millones de personas al nivel mínimo de 10,8 millones en el último año. Entre 1980-81 se produjo la mayor pérdida de puestos de trabajo como consecuencia, en parte, de la segunda crisis petrolífera, en la que las repercusiones del incremento de los precios del petróleo se trasladaron a la economía de forma mucho más rápida.

Estos datos nos ponen de manifiesto dos notas características y diferenciadoras de la crisis española:

- El efecto sobre el nivel de empleo fue mayor en la economía española que en el resto de los países industrializados.
- Su carácter marcadamente industrial.

Con relación al primer punto, la evolución de la tasa de paro en la economía española<sup>(5)</sup> siguió una senda ascendente, pasando del 2,5% de la población activa en el período 1966-70, al 7,3% en el período 1976-80; para situarse finalmente en el período 1986-92 en una tasa media del 18%. Mientras que para los mismos períodos la media de los siete países más desarrollados de la OCDE se situó respectivamente en el 2,9%, 5,3% y 6,3%. Esta evolución es especialmente significativa si tenemos en cuenta que el tamaño relativo de la población ocupada es sensiblemente menor en la economía española que en el resto de las economías de los países de la OCDE, en el gráfico 1.A se puede apreciar de manera gráfica el comentario anterior.

**GRÁFICO 1.A**  
**EVOLUCIÓN DE LA TASA DE PARO, 1976-1994**  
(% s/población activa)



(\*) Los 7 países son los más industrializados de la OCDE: USA, Japón, Alemania, Francia, Italia, Gran Bretaña y Canadá.

Fuente: *Perspectives Economiques de L'OCDE. Junio 1996.*

1.5

Una información más detallada puede obtenerse en los informes de la OCDE "Economic Outlook". Diciembre 1993. Cuadros A.16 al A.20, pag. 157 y siguientes.

Respecto del segundo rasgo diferenciador, es especialmente significativo la disminución del porcentaje de participación del sector industrial sobre el total del PIB. Así en el período comprendido entre 1970-1985 dicha participación pasó del 33,3% del total en 1970 al 27,9% en el año 1985, con especial referencia a la pérdida de más de dos puntos porcentuales que tuvo lugar entre los años 1975-80. Más concretamente esta disminución supuso la pérdida de algo más de 800.000 puestos de trabajo en la industria española en dichos años<sup>(6)</sup>, mientras que en otros países como Italia o Francia las pérdidas fueron sensiblemente menores (algo más de 500.000 y 400.000 personas respectivamente), datos que vienen a confirmar la dimensión industrial de la crisis española de aquellos años, y que se recogen en el cuadro 1.4 a continuación.

---

<sup>16</sup>

Más en concreto entre los años 1975 y 1985 la población ocupada en la industria pasó de una media entorno a 3,4 millones de personas en el primero de dichos años a 2,6 millones en 1985. Fuente: D.G. Previsión y Coyuntura. Series Históricas Ec. Española.

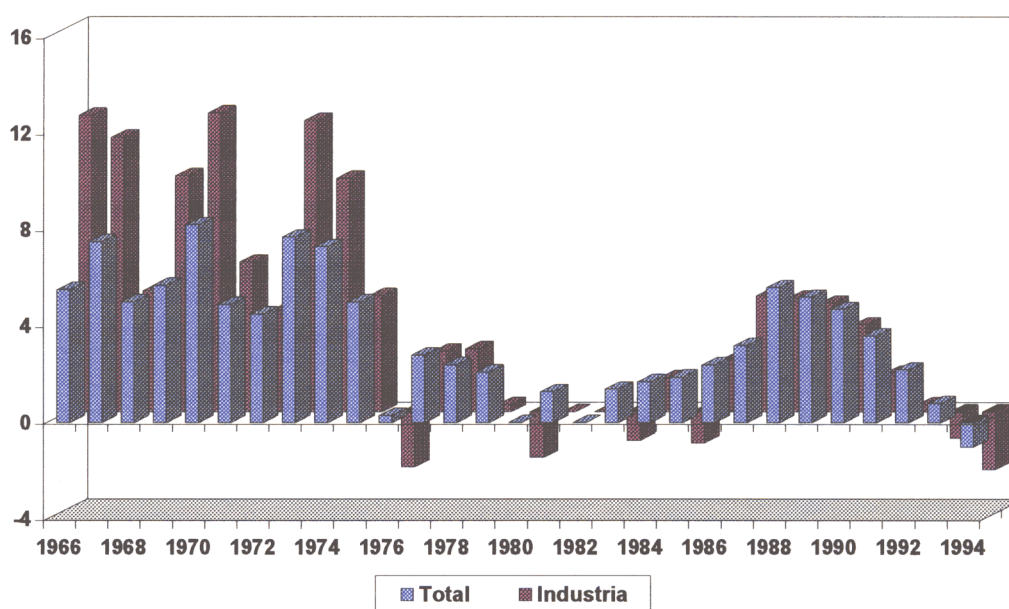
**CUADRO 1.3**  
**ESTRUCTURA SECTORIAL DEL PIB, 1970-1995**  
(a precios corrientes)

<u>Año</u>	<u>Agricultura y pesca</u>	<u>Industria</u>	<u>Construcción</u>	<u>Servicios</u>	<u>PIB (c.f.)</u>
1970	11,69	33,38	8,35	46,58	100,0
1971	12,43	32,23	7,85	47,49	100,0
1972	11,65	32,91	7,80	47,64	100,0
1973	11,28	32,46	8,31	47,95	100,0
1974	10,44	31,85	8,71	49,00	100,0
1975	10,25	30,53	8,49	50,73	100,0
1976	9,64	30,38	8,00	51,98	100,0
1977	9,31	29,73	7,76	53,20	100,0
1978	9,13	28,94	7,54	54,39	100,0
1979	8,14	28,52	7,56	55,78	100,0
1980	7,50	28,12	7,46	56,92	100,0
1981	6,55	27,85	6,85	58,75	100,0
1982	6,74	26,97	6,74	59,55	100,0
1983	6,45	27,00	6,18	60,37	100,0
1984	6,84	26,20	5,40	61,56	100,0
1985	6,39	27,90	6,28	59,43	100,0
1986	6,20	28,39	6,62	58,79	100,0
1987	5,98	27,51	6,83	59,68	100,0
1988	5,96	26,64	7,45	59,95	100,0
1989	5,43	25,76	8,35	60,46	100,0
1990	5,13	24,21	9,10	61,56	100,0
1991	4,53	22,85	9,28	63,34	100,0
1992	4,06	21,93	8,43	65,58	100,0
1993	4,44	20,86	7,93	66,77	100,0
1994	4,58	21,19	7,99	66,24	100,0
1995	3,95	27,98	7,49	60,58	100,0

Fuente: Informe Económico BBV. 1994.

Los datos relativos a nuestra economía apuntan hacia una crisis de carácter básicamente industrial íntimamente relacionada con la evolución del ciclo económico, de forma que en época de auge la industria creció a tasas superiores a la media, mientras que en épocas de crisis experimentó tasas de crecimiento inferiores a la media. Esta evolución sugiere pues un fenómeno ligado al propio carácter de la crisis siendo susceptible de reversión en la medida que se aprovechen los márgenes de crecimiento existentes en el sector industrial<sup>1.7</sup>, aspectos que claramente se reflejan en el gráfico 1.B.

**GRÁFICO 1.B**  
**EVOLUCIÓN COMPARATIVA DEL SECTOR INDUSTRIAL, 1966-1994**  
(tasa crec. V.A.B. a P.M.)



Fuente: Contabilidad Nacional base 1970 (1964-70) y base 1980 (1971-1986), base 1986 resto.

1.7

Esta evolución cíclica, relacionada con los aspectos de "reindustrialización" y "desindustrialización" se recoge de los trabajos de Blackaby F (1978) y en especial en los trabajos de Cairncross, A. y Brown, C.J.F. y Sheriff T.D. Tomado de Rodríguez Romero, L. "Transformaciones de la estructura productiva española durante la crisis 1978-85". Fundación Empresa Pública, Septiembre 1989, Nota 8. Como referencia básica para los temas industriales en la Economía Española pueden consultarse los trabajos de Segura, J. y otros recogidos en los programas de Investigaciones Económicas de la Fundación Empresa Pública.

No obstante, estos ajustes derivados de la crisis tuvieron un efecto positivo sobre otras variables, así por ejemplo la política de ajuste laboral y reducción de costes empresariales (especialmente del trabajo) supuso una mejora notable de la productividad y una recuperación de los niveles de inversión, favorecida en parte por la progresiva mejora de la coyuntura internacional.

Las exportaciones tuvieron igualmente una evolución positiva. Frente a una evolución del comercio mundial bastante ralentizada, las exportaciones españolas tuvieron un dinamismo notable, con una tasa media de crecimiento superior, prácticamente todos los años, a la registrada por los países comunitarios y la OCDE, como se recoge en el cuadro 1.4.

**CUADRO 1.4**  
**VARIACIÓN DEL VOLUMEN DE EXPORTACIÓN, 1970-1997**  
**(% variación s/año anterior)**

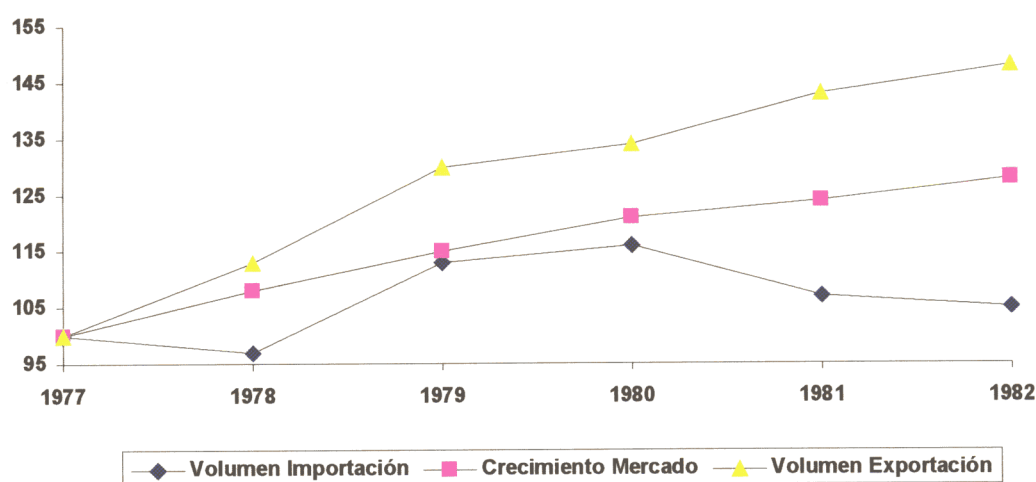
PAÍS	1970-76	1977-83	1984-90	1991-95	1996	1997 (P)*
Estados Unidos	7,3	5,1	8,7	7,6	9,2	9,3
Japón	10,7	7,2	5,5	1,4	2,6	6,9
Alemania	6,2	3,8	5,9	1,7	3,9	7,0
Francia	7,9	4,1	4,8	4,3	1,6	7,0
Italia	6,6	3,6	5,7	5,2	4,7	5,8
Gran Bretaña	5,6	1,8	4,4	4,6	3,6	6,1
Canadá	4,2	5,5	6,6	9,5	7,2	7,8
Media G-7	7,6	3,8	6,9	4,7	5,1	7,4
España	6,9	7,7	4,8	12,0	7,8	7,9
OCDE (Europa)	6,4	4,2	5,6	4,8	4,8	6,5
CEE	6,6	4,0	5,4	4,8	4,0	6,5

\* Previsto

Fuente: OCDE. *Economic Outlook*. Varios años y elaboración propia.

Así, a lo largo de la década de los setenta se fue produciendo una aportación cada vez mayor de las exportaciones al crecimiento del PIB, de hecho el porcentaje que éstas suponen sobre el PIB ha ido incrementándose desde el 11,5% en los años 70 hasta el 21% actual. Este hecho supuso una importante ganancia de cuota de mercado internacional, como se refleja en el gráfico 1.C.

**GRÁFICO 1.C**  
**CUOTA DE MERCADO EXTERIOR, 1977-1982**



\* BASE 100 en 1977.

Fuente: Fondo Monetario Internacional (1983).

Puede apreciarse que se produjo, en el período considerado, un crecimiento más acusado del volumen de exportaciones que del volumen de comercio internacional, siendo la diferencia entre ambas curvas la ganancia de cuota de mercado, que fue especialmente significativa en la primera mitad de la década de los 80, para ir reduciéndose progresivamente a partir de dicha fecha. En esta evolución destaca especialmente el comportamiento de los productos industriales en el valor total de las exportaciones, como se recoge en el cuadro 1.5.



**CUADRO 1.5**  
**CONTRIBUCIÓN DE LA DEMANDA INTERNA Y EXTERNA**  
**AL CRECIMIENTO DE LA PRODUCCIÓN (PERÍODO 1978-1985)**

SECTORES	ESPAÑA			CEE		
	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)
1. Energía	29,5	4,5	34,0	1,6	14,6	16,2
2. Minerales Metálicos y Producción y 1ª Transform. de Metales	-7,5	10,9	3,4	-0,1	0,8	0,7
3. Minerales y Productos no Metálicos	-21,5	3,5	-18,0	-9,5	0,1	-9,4
4. Química	16,6	6,4	23,0	14,4	1,7	16,1
5. Fabricación Productos Metálicos	-12,8	0,8	-12,0	-4,4	0,0	-4,4
6. Maquinaria Agrícola e Industrial	-23,8	2,2	-21,6	-3,0	-1,7	1,3
7. Maquinaria de oficina	178,9	-38,0	140,9	67,7	-0,8	66,9
8. Material Eléctrico y Electrónico	-8,8	-0,8	-9,6	16,5	3,5	20,0
9. Material de Transporte	-9,7	5,8	-3,9	1,1	1,1	2,2
10. Alimentos, bebidas y tabaco	-9,9	1,6	11,5	-8,3	0,7	-7,6
11. Textil, confección, cuero y calzado	-22,7	3,1	-19,6	-13,2	-0,5	-13,7
12. Papel, artículos papel y artes gráficas	-1,0	0,2	-0,8	1,7	1,4	3,1
13. Corcho y materias plásticas	-3,8	2,0	-1,8	15,6	0,6	16,2
14. Otras industrias manufactureras	-16,5	4,5	-12,0	-19,6	3,4	-16,2
<b>TOTAL MANUFACTURAS</b>	<b>-4,3</b>	<b>2,8</b>	<b>-1,5</b>	<b>0,6</b>	<b>0,8</b>	<b>1,4</b>
<b>TOTAL INDUSTRIA</b>	<b>0,3</b>	<b>3,0</b>	<b>3,3</b>	<b>0,7</b>	<b>2,8</b>	<b>3,5</b>

(1) Contribución demanda interna.

(2) Contribución demanda externa.

(3) Crecimiento total.

Fuente: Rodríguez Romero L. "Transformaciones en la estructura productiva española durante la crisis 1978-85. Programa de investigaciones económicas. Fundación Empresa Pública.

Como resumen del papel jugado por el sector industrial español en el período de crisis, se desprenden dos ideas básicas ya comentadas, en primer lugar la postergación de sus efectos, especialmente en los primeros años de la crisis, y en segundo lugar, el carácter industrial de la crisis, cuya intensidad si bien fue similar a la del resto de los países de la CE, la incidencia relativa sobre las actividades industriales fue superior en nuestro país.

En este sentido, se ha buscado una explicación de "causalidad" que convertiría al sector industrial en el responsable de la crisis.<sup>(8)</sup>

Así se argumentan dos posibles hipótesis, la primera sería una hipótesis de **ineficiencia**, las condiciones y características del desarrollo industrial español en la etapa de crecimiento (1960-74) provocaron un conjunto de ineficiencias y desequilibrios productivos que condicionaron la capacidad de respuesta ante la crisis y que explican el mayor impacto relativo de la misma en nuestro país. En segundo lugar se apunta una segunda explicación que respondería a la **especialización sectorial**, el nivel medio de desarrollo industrial español determinó una mayor especialización en aquel tipo de sectores a los que la crisis mundial afectó en mayor medida bien por una caída de la demanda mundial o bien por la creciente competencia de los países emergentes.

La primera de las hipótesis<sup>(9)</sup> no parece cumplirse, especialmente si analizamos el papel expansivo jugado por la demanda exterior que dio lugar a fuertes ganancias comerciales. Como hemos comentado anteriormente, el sector exterior

---

<sup>1.8</sup> Como se recoge en los números monográficos de *Papeles de Economía Española* 15 y 21 en los que se apuntan ambas argumentaciones.

<sup>1.9</sup> Para una mayor información puede consultarse entre otras: *Cambios de la Estructura Interindustrial Española 1962-1975* de Martín C., Romero L., Segura J. Serie E, Nº 16. Fundación Empresa Pública y la Industria Española en la crisis 1978-1984. Alianza Editorial.

actuó durante la crisis equilibrando la negativa evolución de la demanda interna y especialmente de la inversión.<sup>(10)</sup>

**CUADRO 1.6**  
**EVOLUCIÓN SECTORIAL DE LA DEMANDA ESPAÑA-CEE (1978-1985)**

ESPAÑA				CEE			
	A		B		A		B
1	Energía Química		Maquinaria Oficina Alimentación	1	Energía Química		Maquinaria Oficina Caucho
2	Minerales no Metálicos Material de Transporte Madera		Productos Metálicos Maquinaria Agrícola e Industrial Maquinaria Eléctrica Papel Caucho	2	Minerales no Metálicos Material de Transporte Madera		Productos Metálicos Maquinaria Agrícola e Industrial Alimentación Textil
		TEXTIL				METÁLICAS BÁSICAS	

- 1.- Crecimiento de la producción mayor que la media de la industria. Aumento de la Especialización.
- 2.- Crecimiento de la producción menor que la media de la industria. Disminución de la Especialización.
- A.- Contratación de la demanda externa superior a la media de la industria.
- B.- Contratación de la demanda externa inferior a la media de la industria.

*Fuente: Rodríguez Romero L. Transformaciones en la estructura productiva española durante la crisis 1978-85.*

En el cuadro 1.6 anterior, se relaciona el crecimiento de los sectores productivos con la intensidad de dicho crecimiento, como se puede apreciar sólo dos sectores Energía y Química (cuadrante 1A) tuvieron un fuerte crecimiento de la

<sup>1 10</sup>

*Aspectos que se recogen en los cuadros 1.7 y 1.8.*

demanda interna y externa favoreciendo el incremento de la especialización. En el caso opuesto se situaron los sectores del cuadrante 2B que experimentaron un débil crecimiento de la demanda disminuyendo su especialización y su participación en el total de la producción.

En el resto de actividades las tendencias se compensan, así en los sectores de Maquinaria de oficina y Alimentación, la demanda interna fue superior a la externa, mientras que los sectores de Metales básicos, Minerales no metálicos, Material de Transporte y Madera la demanda expansiva externa no fue capaz de compensar la recesión de la demanda interna. En comparación con la CEE existen sectores como el de maquinaria eléctrica que ocupa una posición opuesta a la de la economía española al confluir en él un fuerte dinamismo de la demanda interna y externa, mientras que en otras áreas se mantiene una situación coincidente en ambas economías.

Respecto de la hipótesis de especialización relativa, al comparar las tasas medias de crecimiento de la producción industrial, se puede apreciar un menor grado de incremento en nuestro país, situación que no puede achacarse a una especialización determinada de partida sino a una evolución más desfavorable del conjunto de la industria.<sup>(11)</sup>

En efecto, los resultados obtenidos para la evolución de la industria española y de la CEE entre los años 1978-85 indican que la mayor parte de la diferencia (16,2 puntos) que separa el crecimiento de la producción industrial española (-7,2%) del crecimiento industrial de la CEE (9,0%) se deben en su mayor parte (13,3 puntos) a las tasas de crecimiento sectorial, explicándose el resto de la diferencia por

---

<sup>1.11</sup>

Para una mayor información puede consultarse Segura J. Martín C. Romero L. "La Industria Española en la crisis: 1978-1984". Alianza Editorial.

la peor especialización productiva de partida. Es decir<sup>(12)</sup>, que la especialización industrial de la economía española era más desfavorable que la de la CEE, especialmente si se considera la trayectoria seguida en la crisis por los distintos sectores, pero este hecho solo justifica en parte el escaso crecimiento industrial español.

En conclusión, el carácter industrial de la crisis en la economía española no obedece a una causa única sino al área donde esta crisis tuvo mayor importancia. Esta diferenciación es importante ya que otorga un papel más relevante para superar la crisis a las medidas de corte macroeconómico que a la propia política industrial. Es decir, las medidas que incidieron en la demanda interna, especialmente aquellas que actuaron sobre la formación bruta de capital, están más en la base del peor comportamiento relativo español, aunque delimitaron un conjunto de medidas específicamente industriales que acompañaron a dicha política. Estas medidas hacen referencia a los planes horizontales y especialmente al esquema de actuaciones sectoriales que facilitaron la adaptación de la industria a las nuevas necesidades de producción y especialización surgidas como respuesta a la crisis de la década de los setenta.

---

<sup>1.12</sup>

En efecto, si consideramos que la tasa de crecimiento del conjunto de la industria es una media ponderada de las tasas sectoriales según la estructura de especialización de partida, tendríamos que:

$$E = \sum_{i=1}^n w_i \cdot t_i$$

$E$  = tasa de crecimiento del conjunto de la industria entre 1978-85.

$t_i$  = tasa de crecimiento del sector "i".

$w_i$  = participación del sector en el V.A. del año 1978.

Siendo las diferencias respecto de la CEE, las comentadas anteriormente. Esta idea se recoge con mayor amplitud en Rodríguez Romero L. "Transformaciones en la estructura productiva Española durante la crisis 1978-85". Fundación empresa Pública. Septiembre, 1989.

## **CAPITULO II: DESARROLLO DEL SECTOR NAVAL ESPAÑOL**

### **2.1.- LOS ORÍGENES: INCORPORACIÓN Y EVOLUCIÓN INICIAL DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (INI) EN EL SECTOR NAVAL**

#### **2.1.1.- INTRODUCCIÓN**

La presencia del INI en el sector naval se inicia con la propia constitución del mismo, dado que, entre las empresas que formaban el núcleo inicial del sector en 1942, se encontraban la Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares S.A. y la Empresa Nacional Elcano S.A., ambas de indiscutible inclinación marítima, si bien con una orientación netamente diferente del objetivo de esta investigación. Así pues, hemos de remontarnos hasta el año 1952, en el que se crea por decreto de fecha 24 de Abril la empresa Astilleros de Cádiz, S.A. cuyo texto expositivo de motivos era:

"Solicitada en su oportunidad por la comunidad de bienes Echevarrieta y Larinaga, propietaria de los astilleros de Cádiz -en atención a las graves dificultades económico-financieras por que atravesaba y a fin de evitar las consecuencias que su paralización podría tener en la economía nacional y el propio personal de las astilleros- la aplicación de la ley de incautación, de primeros de Septiembre de mil novecientos treinta y nueve".<sup>(1)</sup>

Previamente, por decreto de 12 de enero de 1951 se dispuso la incautación de la factoría y el nombramiento de un consejo para el caso, que en febrero de dicho

---

<sup>2.1</sup> *Tal como se recoge en el resumen sobre finalidades y actuación del INI a 31 de Diciembre de 1952.*

año inició su actuación con el fin de organizar todos los trabajos y servicios de la factoría.

No obstante, y puesto que como preveía la propia ley de que dimanaba, el decreto de incautación sólo era una solución provisional, los propietarios de los astilleros se dirigieron al INI en busca de una solución definitiva que permitiera resolver las dificultades del Astillero.

Con este fin, se firmó en enero de 1952 un convenio entre el INI y los antiguos propietarios, la comunidad de bienes Echevarrieta y Larinaga, por medio del cual dicho organismo compraba el Astillero de Cádiz, creando para su explotación una sociedad mixta en la que el Instituto se reservaba la mayoría de las acciones y por tanto la mayoría de representantes en el Consejo de Administración.

Este convenio anuló el consejo de incautación creado el año anterior, transfiriéndose sus funciones al Instituto Nacional de Industria, que se hizo cargo del activo y pasivo del balance de dicho organismo cuando se formalizó meses después la entrega.<sup>(2)</sup>

De esta manera el 24 de Abril de 1952 se creó por decreto la empresa mixta Astilleros de Cádiz, S.A. (en adelante ASCASA), cuya escritura pública se formalizó el 21 de Junio. El capital escriturado era de 100 millones de pts., de los que 94 fueron suscritos por el Instituto (50 fueron aportados mediante un anticipo del Tesoro reintegrable en 5 años y el resto fue un préstamo que el Instituto de Crédito para la Reconstrucción Nacional hizo a los Astilleros) y los 6 restantes fueron suscritos

---

<sup>22</sup>

*Para mayor información al respecto pueden consultarse los artículos del 2 al 5 del convenio de compra, contenido en los Anales del INI a 31.12.1952.*

por el anterior propietario D. Horacio Echevarrieta Maruri, situándose el domicilio social en Zurbano 70, Madrid.<sup>(3)</sup>

La plantilla en el inicio de actividades estaba compuesta por 1.781 productores, distribuidos de la forma que se recoge en el cuadro 2.1.

**CUADRO 2.1.**  
**PLANTILLA INICIAL DE ASCASA, 1952**

---

Directivos	1
Ingenieros y Licenciados	16
Técnicos	128
Administrativos	150
Subalternos	89
Obreros	1.397
<hr/>	
<b>TOTAL</b>	<b>1.781</b>

*Fuente: Anales INI - 1952.*

---

<sup>23</sup>

*El primer Consejo de Administración estaba formado por: D. Rafael Estrada Arnáiz (Presidente), D. Aureo Fernández Avila (Vicepresidente), D. Luis Vial Diestro (Consejero-Delegado); y como Consejeros: D. Jesús Alfaro Fournier, D. Asdrúbal Ferreiro Cid, D. Carlos M<sup>a</sup> Rodríguez de Valcárcel y Nebreda, D. Horacio Echevarrieta Maruri, D. Gustavo Navarro y Alonso de Celada, D. José García-Lomas y Cossio; el Secretario fue: D. Augusto del Cacho Gómez.*

*Todos los miembros salvo el Sr. Echevarrieta pertenecían o eran representantes del Instituto, con lo que el artículo 3º del convenio de venta se cumplía estrictamente.*



El fin social de la empresa era: "La construcción de buques Mercantes y reparaciones de barcos en general, construcción y reparación de material ferroviario y construcciones metálicas".

Puede resultar paradójico el que un astillero se dedicase a construir trenes, pero esta colaboración con RENFE venía ya desde los antiguos propietarios y, al pasar a depender el astillero del INI, se intensificaron notablemente las relaciones con la empresa de ferrocarriles. Esta colaboración con empresas públicas se extendió igualmente a otras más afines como fueron ELCANO (buques Torremolinos y Torrelaguna) y la empresa de construcción naval Militar BAZAN (buque Juan de Austria) con cuyas obras arrancó la actividad de la empresa como Sociedad Anónima.<sup>(4)</sup>

Desde el principio de sus actuaciones fue una constante para ASCASA la modernización y mejora de los procesos de producción, acometiendo diversas obras, que comentaremos con cierto detalle en este año inicial de 1952, resaltando posteriormente las más importantes, y que se iniciaron con la construcción de un nuevo taller de herreros de ribera que incluía una nave para el montaje de unidades prefabricadas soldadas, lo que suponía una modernización importante dada la tecnología existente; igualmente se ampliaron las gradas para construir barcos de 18.000 Tm. de desplazamiento y se mejoró y acondicionó la dársena Norte para ampliar la línea del Muelle de Armamento. Por otra parte se iniciaron las obras de mejora en el dique seco de 30.000 Tm. Nuestra Señora del Rosario, en el que posteriormente se llevarían a cabo las obras de carena y reparaciones que aportaron una importantísima carga de trabajo al Astillero.

---

2.4

*Estos buques estaban ya contratados por los antiguos propietarios, pero posteriormente la contratación con estas empresas se intensificó notablemente.*

En general se acometió una profunda reestructuración de la infraestructura del Astillero dotándolo con mejores y más modernos medios para trabajar, tanto en hangares para RENFE, como en sus nuevas grúas y diques para las labores propias de construcción naval.

Todo ello dio como resultado una capacidad inicial de producción de nuevos buques situada en 10.000 Tm. de Registro Bruto, cifra que se esperaba poder incrementar rápidamente, una vez que se terminasen las nuevas instalaciones proyectadas.

En este año inicial de 1952, la producción del Astillero reflejó la carencia tanto de medios financieros como de materiales, situaciones que fueron una constante en los años subsiguientes, en especial la escasez de materiales, lo que trató de resolverse mediante la concesión de licencias directas de importación junto a unos tipos de cambio especiales y reserva de divisas para la importación de mercancías del ciclo industrial.

A pesar de estos problemas, se entregó en el referido año la construcción Nº 39 a la Compañía Chilena de Navegación Interoceánica con el nombre de «Ancud» y se terminaron los cascos de los buques Juan de Austria y Torrelaguna.<sup>(5)</sup>

En resumen, el volumen de obra en curso a 31 de diciembre de 1952 alcanzó la cifra de 44 millones de ptas. distribuidas de la forma que señala el cuadro 2.2.

---

<sup>2.5</sup>

*Igualmente se construyeron 59 vagones y ocho coches de segunda clase para RENFE, reparándose y/o revisando cuatro locomotoras, seis calderas, 26 coches de viajeros y 377 vagones de transporte de diversos tipos. Además se construyeron 200 equipos completos de freno, según patente sueca S.A.B. montándose 448 equipos de freno en vagones.*

**CUADRO 2.2.**  
**VOLUMEN DE OBRA EN CURSO A DICIEMBRE DE 1952**

Buques en construcción	19.624.718,46
Nuevas inmovilizaciones	2.343.499,50
Carenas y reparaciones	8.413.959,00
Material ferroviario	7.429.128,03
Otras construcciones	4.135.362,33
Otros (trabajos propios)	1.761.793,51
Auxilios	292.132,53
<b>TOTAL</b>	<b>44.000.593,36</b>

*Fuente: Anales del INI - 1952*

Finalmente queremos resaltar un aspecto, presente especialmente en los primeros años de actuación de la empresa: la importante actuación social y religiosa de la misma. Como correspondía a una gran empresa pública, y acorde con las directrices sociales y políticas de aquellos años, la empresa se ocupó de proporcionar viviendas, comedores y formación a sus operarios; así se iniciaron en 1952 los estudios para la construcción de 135 viviendas para los empleados, en los propios terrenos del Astillero, cuya primera fase se entregó efectivamente en 1956, completándose en los años sucesivos con nuevas ofertas de viviendas, como veremos más adelante.

Por otra parte, como se recoge en el resumen sobre finalidades y actuación del INI en 1952, "una de las mayores preocupaciones de esta Sociedad es la

formación profesional del personal, y en este sentido tenemos la satisfacción de ver atendida la enseñanza de nuestros productores mediante el funcionamiento de la escuela de aprendices, con un programa metódico de materias, desarrollado en los cuatro cursos reglamentarios. También se ha establecido un concierto con las Escuelas de Formación Profesional del Puerto de Santa María, para que asistan en calidad de internos un grupo de nuestros aprendices más dotados, becados totalmente por esta empresa".<sup>(6)</sup>

Dejando al margen el barniz "paternalista" del comentario, es importante destacar que este empeño "formativo" fue una constante a lo largo de los primeros años de actuación de ASCASA, constantes quejas de la dirección acerca de la escasa preparación de los operarios, paliadas en parte con cursos de capacitación impartidos en los propios Astilleros y/o en las escuelas de formación profesional de la zona, además de becar, como comentaremos posteriormente, a grupos de operarios para que conocieran los sistemas de producción de otros astilleros alemanes, franceses o italianos.

Por otra parte, y en línea con lo anterior, desde el principio la empresa proporcionó servicios de comedor a sus empleados, que se iniciaron en 1952 con el reparto diario de unas 500 comidas, que posteriormente llegarían a incrementarse hasta las 1.500, además de cubrir otros aspectos como ropa, vestido, calzado e incluso bicicletas. Y como correspondía a aquellos años, los aspectos religiosos también fueron suficientemente atendidos con celebraciones religiosas, cursos periódicos de formación religiosa, conferencias y charlas.

---

<sup>26</sup>

*Tal como se recoge en el resumen sobre finalidades y actuación del INI de Diciembre de 1952.*

Los siguientes cinco años (1953-58) se caracterizaron por ser un período de intensa actividad orientada hacia la consolidación del proceso de modernización y ampliación del Astillero que permitiesen obtener el máximo rendimiento del mismo.

### **2.1.2.- ACTIVIDAD ENTRE 1952 - 1958**

El incremento de actividad de este período vino enmarcado por unas continuas carencias de materiales y mano de obra especializada, suplidas mediante programas de importaciones de material, en especial acero, del que se importaron cerca de 30.000 toneladas entre 1952-57 para cumplir los encargos establecidos.

De la importancia del proceso de reconstrucción y modernización de talleres e instalaciones, medios de producción y elementos de trabajo, nos da idea la cifra del inmovilizado de la empresa, que pasó de 110 millones de pts. a finales de Diciembre de 1952 a casi 399 en 1958. Este notable incremento se materializó en obras e instalaciones entre las que destacaron la mejora y ampliación de todo tipo de talleres de trabajo (maquinaria, soldadores, herreros de ribera, cocheras, etc.) para lo cual se adquirió la más moderna maquinaria disponible a la fecha (aplanadoras, fresadoras, rodillos neumáticos, maquinarias de oxicorte, etc.). Se mejoraron las zonas de abastecimiento de energía, gracias a una minicentral de energía eléctrica para uso del Astillero. También se modificó y amplió toda la red de conducciones neumáticas y de oxígeno, al igual que se replanteó y mejoró la red interna de carreteras y accesos del Astillero.

Se ampliaron los muelles existentes y las gradas completándose con nuevas instalaciones (dique seco Ntra. Sra. del Rosario, diques flotantes, etc.), para lo cual se adquirieron nuevos medios de transporte y movimiento, de forma que a finales del año 1958 estaba prácticamente concluida la segunda etapa de ampliación de la factoría, quedando únicamente pendiente el muelle de atraque de la Dársena Norte, y los terrenos circundantes para iniciar la tercera fase que sería construir en esos terrenos los nuevos Talleres de Armamento y Servicios, junto con la construcción de un nuevo dique flotante de 47.000 Tm. de fuerza ascensional para atender a las

numerosas peticiones de reparación de grandes buques de pabellón extranjero que se recibían.

A este respecto, se produjo una reorientación de las actividades del Astillero, tal como se recoge en la memoria de actuaciones del Astillero de 1956, y siguientes, al hablar de la importancia de la empresa en la economía nacional. Aquella época presentaba signos de fuerte demanda para nuevas construcciones. ASCASA poseía encargos en firme por casi doscientas mil Tm. de peso muerto, lo que significaría la ocupación de las gradas hasta fines del año 1961. La orientación de la empresa, además de en la construcción de buques, se proyectaría especialmente a la reparación de buques extranjeros, principalmente petroleros, a causa de que la flota pesquera mundial se había duplicado desde la segunda guerra, el petróleo representaba el 45% de todas las mercancías transportadas por mar y la flota resultaba todavía insuficiente. El aumento del prestigio en el exterior, la situación estratégica del Astillero a pocas millas de distancia del tráfico normal de las rutas de grandes petroleros, el ser punto de escala de los buques que partían hacia América Central y del Sur, la construcción de la base Naval de Rota, la circunstancia de hallarse unidos bajo una misma explotación el Astillero y el Dique Seco «Nuestra Sra. del Rosario» y el hecho de concentrarse en dicha factoría los elementos precisos para poder efectuar a precios de competencia internacional, carenas y reparaciones de toda clase, en dique seco y a flote, abrieron extraordinarios horizontes a la Sociedad.

La empresa era consciente de la favorable coyuntura que se abría a las nuevas construcciones y reparaciones de petroleros, de manera que se preparó "de acuerdo con las ideas y concepciones más avanzadas, pudiendo asegurarse que una vez finalizadas, el patrimonio nacional podrá incluir en su activo un estimable elemento creador de riqueza".<sup>(7)</sup>

---

<sup>27</sup>

*Vid. Memoria de Actividades del Instituto Nacional de Industria, año 1956 y siguientes.*

Sin embargo, a finales de 1957 se inició una crisis de fletes que alcanzó su punto máximo en 1958, con lo que gran número de buques, especialmente petroleros, se amarraron. Este hecho hizo disminuir los pedidos y obras de nueva construcción. Además la poca actividad no se pudo compensar con un incremento de las reparaciones, porque los bajos niveles de fletes provocaron un recorte en los gastos de mantenimiento, con lo que el alcance de las reparaciones se limitó sobremanera. No obstante, el efecto sobre ASCASA fue limitado porque, en 1956, se habían firmado acuerdos de carenas y reparaciones con las compañías A.P. Möller de Dinamarca y Björge de Suecia, que unidos a los que ya se tenían con el grupo Niarchos permitieron disminuir la crisis.<sup>(8)</sup>

Además, estos efectos se completaron con medidas que se solicitaron al Ministerio de Comercio para protegerse de la competencia de precios. Con fecha 18 de noviembre de 1958 el Ministerio estableció unos cambios especiales<sup>(9)</sup> y una reserva de divisas para la importación de mercancías del ciclo industrial. Por otra parte se abrió una cuenta de reserva de divisas, con el fin de preparar un stock de materiales de difícil adquisición en España para tenerlos a disposición de los armadores. El objetivo de estas medidas era hacer frente al incremento de la competencia que se esperaba para la década de los 60.

Acorde con el incremento de la capacidad de producción, se hizo necesario un incremento de capital que pasó de los comentados 100 millones de pts. iniciales a 230 millones de pts. a finales del año 1958. La participación del Instituto también se incrementó hasta el 96%, modificándose la propiedad del restante 4%, que pasó de

---

<sup>2.8</sup> De hecho uno de los hitos del Astillero fue la entrada en 1955 en el dique seco del mayor petrolero del mundo, en su época, el *World Glory*.

<sup>2.9</sup> Se determinó un cambio de 54,20 pts/\$ para los países que pagasen en moneda fuerte, y de 52,20 pts/\$ para los que lo hicieran en moneda débil.



los antiguos propietarios al banco de Santander, siendo el representante de esta participación privada D. Emilio Botín.

Por otra parte, se produjeron en el período dos cambios prácticamente seguidos de presidente, ambos por fallecimiento. En 1956 fallecía su primer presidente, el almirante D. Rafael de Estrada Arnáiz, siendo sustituido por D. Francisco Regalado Martínez, que únicamente lo fue hasta el 30 de Diciembre de 1957, sucediéndole en el cargo el que había sido todos estos años vicepresidente, D. Aureo Fernández Avila.

Las actividades del Astillero se incrementaron notablemente, acorde con el proceso de ampliación y renovación de activos, tal como se recoge en el cuadro 2.3.

**CUADRO 2.3.**  
**EVOLUCIÓN DE LA PRODUCCIÓN, 1952-1958**  
**(Millones de Pts.)**

	<u>1952</u>	<u>1953</u>	<u>1954</u>	<u>1955</u>	<u>1956</u>	<u>1957</u>	<u>1958</u>
Buques en construcción	19,7	43,0	81,4	57,2	119,9	286,6	308,2
Nuevas inmovilizaciones	2,3	9,1	18,3	31,5	57,5	83,2	109,4
Carenas y reparaciones	8,4	17,6	27,7	42,9	53,1	68,6	60,7
Material ferroviario	7,5	24,2	18,7	24,1	30,8	33,1	34,9
Otras construcciones	4,1	4,9	1,8	1,2	9,0	2,1	1,9
Otros (obra interior)	1,8	3,9	2,8	3,9	2,7	8,9	4,0
Auxilios	0,2	1,5	1,0	0,9	1,4	1,2	0,9
<b>TOTAL</b>	<b>44,0</b>	<b>104,2</b>	<b>151,7</b>	<b>161,7</b>	<b>274,4</b>	<b>483,7</b>	<b>520,0</b>

*Fuente: Memoria de Actividades del INI, varios años, y elaboración propia.*

En el referido cuadro puede apreciarse el notable aumento de la obra nueva y de las carenas y reparaciones, como consecuencia de los acuerdos, ya comentados, firmados con los armadores extranjeros. En este período, se puso fin a los compromisos de los antiguos propietarios, concretamente en el año 1954, básicamente concentrados en la marina chilena. Igualmente en dicho año comenzaron a construirse buques del tipo "Y", lo que supuso un reto tecnológico debido a que el casco iba soldado, en lugar de remachado, como era lo habitual.

Un elemento adicional, explicativo del incremento del volumen de obra, fue la remisión en 1955 a las Cortes del Proyecto de Ley de Protección y Renovación de la Marina Mercante, del cual se esperaban grandes cosas, ya que debía repercutir favorablemente en la cartera, hecho que, unido a la terminación de las primeras fases de renovación de instalaciones y al inicio de las obras de construcción de la base naval de Rota, auguraba un brillante futuro para el Astillero.

Por estos motivos, se solicitó al INI, la comentada ampliación de capital con que hacer frente al previsible incremento de la demanda.

Como exponente del proceso de renovación y modernización destaco la creación del Departamento de Organización Científica de la producción, en 1956, siguiendo las técnicas más avanzadas para preparar los trabajos, estudios de tiempos, incentivos de trabajos, control de operarios, etc. Este departamento ejercería posteriormente una gran influencia (especialmente en el área de aprovisionamientos, permitiendo una notable reducción de costes) en la organización de la factoría, junto a otro departamento que se creó un año más tarde, el Comercial, tal como se recoge en el expositivo de motivos de la memoria de actividades de 1957, con el fin de unificar todas las cuestiones de tipo comercial de la factoría, integrando los departamentos de compras, pedidos, revisiones en general, presupuestos, obras extras, planificación de

pedidos para buques de nueva construcción, transformaciones y grandes reparaciones de buques.

En el aspecto de personal, la plantilla se fue incrementando en paralelo al proceso de expansión de la compañía, tal como se recoge en el cuadro 2.4.

**CUADRO 2.4.**  
**EVOLUCIÓN DE LA PLANTILLA ,1952-1958**

---

PLANTILLA	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958
Directivos	1	1	1	1	1	2	2
Ingenieros/Licenciados	16	16	15	18	23	27	30
Técnicos	128	156	156	190	231	301	361
Administrativos	150	160	147	138	169	131	188
Sanitarios (Médico/Pract.)	-	9	9	10	13	12	10
Subalternos	89	55	71	83	69	109	117
Obreros	1.397	1.405	1.418	1.753	2.022	2.435	2.328
<b>TOTAL</b>	<b>1.781</b>	<b>1.802</b>	<b>1.817</b>	<b>2.193</b>	<b>2.528</b>	<b>3.017</b>	<b>3.036</b>

*Fuente: Memoria de actividades del INI de dichos años y elaboración propia.*

Una constante, como hemos comentado previamente, a lo largo de estos años iniciales, fue la escasa preparación del personal, en especial la carencia de personal técnico de grado medio, que, como puede comprobarse, registra los mayores

niveles de crecimiento, aspecto en el que la empresa realizó una importante labor social.

En términos cuantitativos, destaca el notable crecimiento en estos años del nº de trabajadores, acorde con las cifras de producción del Astillero, lo que se mantendría tanto en su composición como en el número total de empleados hasta 1965 (el total ascendía a 3.024 empleados) año a partir del cual, con la incorporación de la factoría de Manises y el Astillero de Sevilla, pertenecientes a Elcano, y posteriormente la formación de Aesa (Astilleros Españoles S.A.), llevaron a que la plantilla de estos años iniciales se multiplicase casi por cinco, en los inicios de la década de los 70.

Por otra parte las obras de carácter social y religioso, por las que facilitaba el acceso a viviendas, construidas dentro del terreno del propio Astillero, tanto a operarios como a personal directivo, fueron completadas con las de la Sección de Asistencia Social, creada en 1953, cuya primordial misión fue ayudar a los productores en la adquisición de prendas de vestir y calzado, anticipándoles las cantidades necesarias, que serían reintegradas en varios plazos, y evitándose así, el pago de los elevados intereses con que se realizaban estas operaciones.

En resumen, a finales de 1958, la empresa tenía en construcción o tramitación con destino a sus productores 489 viviendas, de las que 239 se hallaban ya habitadas, estando a punto de terminarse otras 112.

Además, en el aspecto formativo, la empresa costeaba la enseñanza primaria a todos los hijos "varones" de productores que lo solicitaran. Además tenía becados en los centros de formación profesional a más de 70 aprendices, gracias a varios centros de preparación, como la Escuela de Formación Acelerada, de la que en

1958 habían salido 478 operarios incorporados a la producción en sus oficios de montadores, tuberos, chapistas y sopletistas especialmente.

Señalar, por último, que en 1958 se creó el departamento de relaciones humanas, para centralizar todos los asuntos de tipo social. Y se constituyó la Institución benéfica de Previsión Social de Astilleros de Cádiz, que tendría importancia posteriormente, al constituir fondos de cobertura de pensiones para los operarios que se jubilasen.

### **2.1.3.- ACTIVIDAD ENTRE 1959-1963**

Las actividades del Astillero continuaron en proceso de expansión durante este período, en lo que a ampliación de instalaciones se refiere, gracias a la utilización de la Dársena Norte para construir, en los terrenos ganados al mar, los Talleres de Armamento. La factoría se dividió en tres secciones que desarrollaban las actividades principales:

- División de nuevas construcciones.
- División de reparaciones navales.
- División terrestre (material ferroviario, estructuras y calderas).

Cada división contaba con las instalaciones y elementos necesarios para su actividad específica, entre las que se pueden señalar como más importantes a finales de 1963:

- Dos gradas para la construcción de buques.
- Un dique seco y dos flotantes.
- Talleres de herreros de ribera, maquinaria, soldadores, carpintería, calderería, etc.
- Instalaciones de marcado y corte de chapa.
- Instalaciones de limpieza de buques, etc.

En proceso de montaje, continuaba la construcción del dique flotante "Nuestra Señora de la Luz" capaz para buques de 100.000 toneladas de peso muerto, con una fuerza ascensional de 45.000 Tm.<sup>(10)</sup>

Respecto del período anterior, las principales diferencias se centraron en la capacidad de producción del Astillero que, como consecuencia de las mejoras introducidas, se situó en 50.000 Tm., frente a las 20.000 Tm. de finales de 1958. De hecho se construyó, verbigracia, a finales de este período el petrolero «Bahía Gaditana», de 48.000 toneladas de peso muerto, que fue el mayor buque mercante construido en España hasta la fecha.

Por otra parte, en 1959 se había iniciado en la economía Española un proceso de adaptación y modernización económica que se conoció como el Plan de Estabilización. Este plan supuso un impacto negativo en la actividad de construcción naval, si bien este sector, al igual que el resto de sectores de la industria pesada de Transformación, debido a la inercia que poseen (los trabajos a realizar en el Astillero deben planearse con 24-30 meses de anticipación), reflejó tal impacto con posterioridad. ASCASA sintió con mayor intensidad la crisis en el año 1963, aunque ésta comenzó a notarse en 1961.

Sin embargo los problemas venían de antes; en concreto, desde 1956 no se había producido la firma de ningún contrato de nueva construcción, de manera que la producción iba disminuyendo la cartera de pedidos sin que se registrasen nuevas incorporaciones.

---

<sup>2 10</sup>

*Para financiar la construcción de este dique se le autorizaron al Astillero dos emisiones de obligaciones INI-Astilleros de Cádiz, convertibles en acciones. La primera por importe de 200 millones de pts. en 1960, y la segunda por importe de 150 millones de pts. en Julio de 1962.*

Esta falta de pedidos no supuso, en principio, una reorientación de la contratación hacia el exterior (al menos hasta 1961) debido a dos motivos:

- a) Que la crisis del sector naval era generalizada y los constructores extranjeros estaban reduciendo precios.
- b) Y que en el mercado interior existían problemas para financiar buques de exportación derivados de la concesión de créditos de exportación y seguros, con lo que podían darse situaciones de pérdida en estas construcciones.

Ante la falta de otras iniciativas, las actividades de reorientación se dirigieron hacia empresas que aportasen carga de trabajo al Astillero y cuyo denominador común fue la presencia de un socio tecnológico extranjero que cubriese las carencias de la producción propia y al mismo tiempo aportase una cartera potencialmente atractiva.

Así se constituyeron tres empresas filiales<sup>(11)</sup>, dos con socios tecnológicos franceses y una tercera con uno norteamericano. Las primeras fueron "Estudios y Construcciones Astillerapp", para la construcción de Grúas y elementos de elevación y Transporte, y "Material especial de Transporte S.A.", dedicada a la construcción de vagones de transporte especiales, con un éxito notable como se recoge en las cifras adjuntas de producción (ver cuadro 2.5). Igualmente se constituyó la empresa mixta "Combustion Engineering Inc" para la construcción de calderas para centrales térmicas, cuya aplicación vendría posteriormente al construirlas para la central térmica de Puentes de García Rodrigo, de Endesa.

---

<sup>2.11</sup>

Para más información se puede consultar las Actas del Instituto Nacional de Industria de 1961 y siguientes.



En el mercado interior, se inició en el año 1960 una actividad nueva que fue la construcción de estructuras metálicas para el taller de Acería de Ensidesa, con un importante impacto en la cifra de producción, y la construcción de unos grandes depósitos de gas para Butano S.A.

Como consecuencia de este proceso de reorientación de la producción, se produjo un cambio cualitativo en la composición de la misma, cobrando una importancia progresiva la actividad de carenas y reparaciones y la de otras construcciones (que recoge las nuevas actividades) cuya producción pasó de suponer un 0,8% del total del Astillero en 1959, a suponer un 6,2% en 1962, tal y como se recoge en el cuadro citado.

**CUADRO 2.5**  
**EVOLUCIÓN DE LA PRODUCCIÓN, 1959-1963**

---

(Millones de Pts.)

	<u>1959</u>	<u>1960</u>	<u>1961</u>	<u>1962</u>	<u>1963</u>
Buques en construcción	360,7	243,8	75,9	310	N.D.
Nuevas inmovilizaciones	87,6	138,8	159	151,1	N.D.
Carenas y reparaciones	83,5	93,3	154,7	163,9	N.D.
Material ferroviario	50,4	46,9	22,0	42,8	N.D.
Otras Construcciones	4,9	9,1	37,1	46,3	N.D.
Otros (obra interior)	3,1	7,2	14,5	25,6	N.D.
Auxiliares	1,9	1,9	1,6	2,2	N.D.
<b>TOTAL</b>	<b>592,1</b>	<b>541,0</b>	<b>465,7</b>	<b>741,9</b>	N.D.

*Fuente: Memoria de Actividades del INI, varios años, y elaboración propia.*

Con este programa de actuación se esperaba conseguir la continuidad en los trabajos, y el mantenimiento del personal especializado, con un resultado equilibrado en las primeras estimaciones. Sin embargo, y como consecuencia del Plan de Estabilización, se suspendieron obras en cartera por importe de 1.025 millones de pts., con lo que al no cubrirse con nuevas incorporaciones, se quedaron las gradas vacías en marzo de 1961 al botarse el último buque en construcción: el Bahía Gadicana, ya citado.

En consecuencia, y a pesar de las reticencias iniciales, se acudió a la contratación exterior, al tiempo que se prestaba una mayor atención a las actividades complementarias y a las reparaciones y carenas. De esta manera se contrataron nueve buques para armadores extranjeros (2 petroleros para Grecia, dos buques para Noruega, tres para Suecia y otros dos para las líneas Marítimas Argentinas) que le permitieran trabajar de forma continuada, sin paros entre dos construcciones pues ésta era la causa que provocaba los mayores incrementos de costes de producción.

Los resultados fueron, sin embargo, peores de los inicialmente previstos, tanto en nuevas construcciones como en reparaciones. En las causas que motivaron la desaceleración de las nuevas construcciones, podemos citar:

- Realización de inspecciones de recepción muy rígidas por parte de los armadores.
- Pérdidas de plantilla especializada por emigración al extranjero.
- Retrasos en los acopios de elementos y materiales de procedencia extranjera, especialmente en los buques argentinos, lo que impedía simultanear su construcción con otras obras, reduciéndose la actividad del Astillero.

En el capítulo de reparaciones, se produjo una significativa disminución de los trabajos a efectuar en los buques, al limitar los armadores el alcance de las reparaciones, y que al estar en proceso de construcción el dique flotante Ntra. Sra. de la Luz se producían demoras en las pequeñas reparaciones anuales/bianuales que eran más rentables para el astillero que las grandes reparaciones, que no incrementaron los resultados en la proporción que se esperaba de ellas.

A pesar de estos esfuerzos, los resultados del Astillero fueron empeorando progresivamente debido a la pérdida de facturación de obras, que disminuyó en un 26% en estos años. Así el resultado de explotación pasó de 12.500 millones de pts. en 1959 a 2.600 en 1963, entrando en pérdidas (12.301 millones de pts.) en 1963, frente a los más de 20.000 de beneficios en 1959.<sup>(12)</sup>

De forma paralela a este proceso, se produjo un cambio en la cuantía y composición del capital. Así la cifra de capital pasó de 230 millones de pts. a 575 en 1960, manteniendo el INI la mayoría del capital, habiendo vendido en 1959 una participación del 0,33% a la Mutualidad de la empresa Nacional Calvo Sotelo (antiguo Instituto Nacional de Hidrocarburos) y otra participación del 0,09% a la Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Plasencia, quedando la composición del capital como se refleja en el cuadro 2.6:

---

<sup>2.12</sup>

Una explicación más amplia del progresivo deterioro de la cuenta de resultados se recoge en el epígrafe 2.6. de Aspectos financieros.

**CUADRO 2.6**  
**COMPOSICIÓN DEL CAPITAL DE ASCASA, 1960**

	<u>CAPITAL</u>	<u>%</u>
INI	547.110	95,15
Banco Santander	25.470	4,43
Mutualidad (Calvo Sotelo)	1.920	0,33
CAMP Plasencia	500	0,09
	<u>575.000</u>	<u>100</u>

Fuente: *Anales del INI*

En el aspecto de personal, se profundizó en la tecnificación de la mano de obra, siendo esta categoría la que registró los mayores incrementos de personal, como se recoge en el cuadro 2.7.

**CUADRO 2.7**  
**EVOLUCIÓN DE LA PLANTILLA, 1959-1963**

	<u>1959</u>	<u>1960</u>	<u>1961</u>	<u>1962</u>	<u>1963</u>
Directivos	2	2	3	2	2
Ingenieros y Licenciados	33	48	45	50	51
Técnicos	345	391	431	517	530
Administrativos	215	187	190	186	191
Sanitarios	12	(1)	-	-	-
Subalternos	117	88	84	85	94
Obreros	2.233	2.085	2.050	2.426	2.475
<b>TOTAL</b>	<u>2.957</u>	<u>2.801</u>	<u>2.803</u>	<u>3.266</u>	<u>3.343</u> (2)

(1) A partir de 1960, se engloban en Licenciados y Técnicos.

(2) Incluye 287 Eventuales (260 Obreros, 19 Técnicos, 7 Subalternos, 1 Admvo.).

Fuente: Memoria de Actividades del INI, varios años, y elaboración propia.

Por último, la empresa continuó desarrollando una intensa labor social mediante la construcción de viviendas, de las que a finales de éste período había entregado 484, teniendo pendiente de entregar otro bloque de 200 nuevas viviendas. En el apartado de Escuelas, mantuvo la política de formación, costeando la enseñanza primaria a los "hijos varones" de los empleados que así lo solicitasen; igualmente mantuvo la política de becas a los aprendices en las escuelas de formación profesional, y mediante cursos de formación acelerada en el propio Astillero, orientados especialmente al peonaje, para incrementar la cualificación de la mano de obra.

Finalmente, en el aspecto social y religioso, la Institución benéfica de Previsión Social de Astilleros de Cádiz S.A., creada a tal efecto, se encargó de canalizar estas ayudas orientadas básicamente hacia la concesión de créditos al personal con un interés subvencionado, junto a donativos para artículos alimenticios, atenciones para enfermedad, defunción y asistencia médico-farmacéutica.

#### **2.1.4.- ACTIVIDAD ENTRE 1964-1968**

La actividad de la compañía en el este período viene enmarcada por dos hechos que condicionarían su evolución posterior:

- 1º) La reorientación de la actividad productiva a nivel internacional, y los efectos que la misma tuvo sobre la producción de ASCASA.
- 2º) La integración, en la compañía, de las factorías de Manises y Sevilla, procedentes de ELCANO.

Respecto al primer punto, a partir de 1962 se produjeron a nivel mundial una serie de hechos contradictorios, como fueron el progresivo incremento de la producción de la construcción naval, junto a una situación de crisis de parte de los Astilleros, especialmente en Europa.

En efecto, en el período 1962-65 el incremento de producción a nivel mundial fue de 3.841.063 TRB, de las que el 83% fueron absorbidas por los astilleros japoneses, debido principalmente al mayor componente tecnológico (los astilleros estaban más y mejor mecanizados, empleando ordenadores de forma generalizada, y en especial para el cálculo de estructuras, lo que les permitía producir con unos costes inferiores en un 15% a los de la competencia), mientras que el 17% restante (casi 700.000 TRB) se lo repartían el resto de países. De este tonelaje los astilleros españoles supusieron un 27% (179.372 TRB), lo que venía a ser una cuota a nivel mundial en torno al 4,6%.<sup>(13)</sup>

---

<sup>2.13</sup>

*La preponderancia de Japón en el sector naval se ha mantenido hasta la actualidad, cuestionando esta hegemonía, aunque todavía de lejos, Corea. Sin embargo nuestra cuota de mercado se ha ido reduciendo progresivamente, para situarse en 1996 por debajo del 1%.*

Esta mayor producción se orientó especialmente hacia construcciones superiores a 15.000 TRB (que registraron un crecimiento en unidades del 84%, pasando en el período de 150 a 270 uds.) mientras que los tonelajes inferiores disminuyeron su cuota de mercado en casi un 11%, pasando de 638 uds. a 570 unidades.<sup>(14)</sup>

En la producción nacional, se dieron unas características diferenciadoras respecto del contexto mundial, que apuntaban hacia una cierta polarización de la actividad; en concreto:

- Se registró un gran crecimiento de los buques de pesca y carga menores de 2.000 TRB, que pasaron de 987 unidades (322.780 TRB) en 1959 a 1.517 uds. (535.000 TRB) en 1965.
- En los buques entre 2.000 y 15.000 TRB se produjo una cierta estabilización en el número de entregas, en concreto se pasó de 216 buques entregados en 1959 (861.150 TRB) a 218 unidades en 1966, representando un tonelaje de 928.000 TRB, en dicho año.
- Por encima de ese tonelaje, y más concretamente en la flota petrolera que contaba con 56 buques y 385.272 TRB a principios de la década, se pasó en 1965 a 77 unidades con un registro bruto de casi 622 mil toneladas, a las que habría que sumar otros ocho petroleros (600.000 TRB) pendientes de confirmación.

---

2.14

*En ambos casos, la cuota de mercado de los astilleros japoneses era superior al 50%, concretamente 54% en el primer caso, y 70% en el segundo, lo que da una cierta idea de la polarización existente en la construcción naval que se ha mantenido hasta nuestros días.*

Con relación al segundo de los hitos referidos (la integración en ASCASA de las factorías de Manises y Sevilla, procedentes de ELCANO), debemos señalar que las conversaciones previas comenzaron en el año 1965, quedando totalmente integradas a efectos administrativos el 1 de Enero de 1966.

Así como la absorción de la fábrica de motores de Manises era vista por la Compañía con agrado, dado que suponía un complemento desde el punto de vista de una mayor integración de las actividades y una mejora en la dimensión de la compañía, la del astillero de Sevilla despertaba reticencias porque poseía una plantilla excesiva<sup>(15)</sup>. Existían además otras limitaciones físicas del astillero, que consistían en que la esclusa del río Guadalquivir sólo permitía el paso de buques de hasta 24 m. de manga, lo que le imposibilitaba para construir buques mayores de 15.000 TRB, segmento en el que además se preveía una fuerte crisis de demanda.

En consecuencia, dado que la fusión era una decisión política en la que ASCASA tenía pocas posibilidades de maniobra, ya en las negociaciones previas a la operación, se comenzó a diseñar un plan de reestructuración tanto de Manises como, y especialmente, del astillero de Sevilla. Estas incorporaciones suponían, no obstante, situar a ASCASA en primera línea de la producción nacional, ya que ahora representaba el 39% de la producción nacional.<sup>(16)</sup>

El efecto conjunto de la reorientación de la producción a nivel mundial, y la fusión en el mercado nacional, propiciaron un replanteamiento de la actividad del Astillero, ya que, en el ámbito internacional, el mercado de nueva construcción se estaba polarizando hacia el segmento de petroleros y transporte de mineral, en el que

---

<sup>2.15</sup> *Tal como se recoge en el acuerdo de intenciones, incluido en los anexos del Instituto Nacional de Industria de 1965.*

<sup>2.16</sup> *No obstante este porcentaje se incrementó, rápida y notablemente, especialmente a partir de 1969, al crearse Astilleros Españoles S.A., pasando a suponer un 65% del total de buques botados y el 60% de los entregados.*



las compañías que operaban eran grandes y dotadas con recursos suficientes y donde el mercado de fletes permitía una fácil recuperación de las inversiones. Mientras que en el resto de segmentos, especialmente en el de buques de carga general<sup>(17)</sup>, existía una gran dispersión, con empresas armadoras de pequeño tamaño y con capitales y beneficios reducidos, que se veían en la necesidad de competir con grandes organizaciones internacionales dotadas de modernos buques y que controlaban el tráfico regular.

Como consecuencia, el Astillero de Sevilla se reorientó, dadas las limitaciones de la esclusa, hacia construcciones inferiores a 15.000 TRB, aun a pesar de las negativas expectativas que existían para ese segmento. La esperanza eran las desgravaciones fiscales que concedían las nuevas disposiciones oficiales, que permitían a los buques nacionales desgravarse en la misma cuantía que a los de exportación<sup>(18)</sup>, permitiendo equiparar precios y mitigar la crisis de este segmento. En Cádiz se situó el resto de producciones, reforzadas con la puesta en servicio del dique Nuestra Señora de la Luz para construcciones de 100 a 120.000 TRB, que permitiría la varada de los grandes petroleros hacia los cuales se estaba orientando el mercado<sup>(19)</sup>. Se forzaba así a la compañía a plantearse la necesidad de construir un dique nuevo de características adecuadas y evitar que los superpetroleros tuvieran que realizar las varadas en astilleros extranjeros (con diques preparados para atender buques de

---

2.17 *Más en concreto, los tráficos más sensibles a esta dispersión fueron las actividades de transporte contenerizado (Tramp) y las líneas de transporte regular (Cargo-Liners).*

2.18 *El sector marítimo mantenía una dinámica proteccionista a contracorriente del entorno liberalizador internacional, se tendía a liberalizar cuando lo imponían los compromisos internacionales pero buscando una compensación para el armador, mediante una interpretación favorable para ellos de las normas administrativas, como por ejemplo las cláusulas de reserva de carga (del 100% para el petróleo), y los productos en régimen de comercio de Estado, cuya autorización administrativa incluía la reserva de carga para el pabellón español.*

2.19 *Los sistemas de distribución de crudos orientaban los tráficos entre pozos y centros de transformación, como Nigeria-Irlanda, en petroleros de hasta 275.000 TPM para luego redistribuirlos hacia refinerías Europeas, como la de Huelva. De estos superpetroleros, se tenían en cartera pedidos para seis nuevas unidades.*

hasta 300.000 TPM), o en el astillero del Ferrol, demasiado alejado de los tráficos normales.

Así, al amparo de la Ley de Acción Concertada, se esperaba poder obtener créditos para construir un nuevo dique seco de 380 m. de eslora y 63 de manga, capaz de albergar buques de hasta 400.000 TPM. Este dique, junto a los tres ya existentes y a las reformas realizadas para atender a los petroleros<sup>(20)</sup>, situaban a ASCASA como uno de los astilleros europeos mejor preparados para atender a las reparaciones navales.

Las posibilidades de los diques para atender a la demanda, se recogen en el cuadro 2.8.

**CUADRO 2.8**  
**DOTACIÓN DE DIQUES DE ASCASA, 1964-1968**

	<u>FLOTANTE</u>	<u>SECO</u>	<u>SECO</u>	<u>FLOTANTE</u>	<u>FLOTANTE</u>
Buques hasta	120.000TPM	60.000TPM	15.000TPM	7.000TPM	5.000TPM
Eslora	273 m	237 m	149,5 m	126 m	105 m
Manga	42 m	36,5 m	25 m	17,5 m	14 m
Calado	10,30 m	10,76 m	8 m	5,6 m	5,6 m
Fuerza Ascensional	39.000 TM	-	-	4.000 TM	2.000 TM
	Cádiz	Cádiz	Sevilla	Cádiz	Sevilla

Fuente: Memoria de Actividades del INI y elaboración propia.

<sup>2.20</sup>

En concreto, se construyó en la dársena norte una isla flotante capaz de atender simultáneamente a cinco petroleros y proceder al desgasificado de los tanques (una de las operaciones más delicadas en un petroleros, por el riesgo de explosión) y posterior limpieza.

No obstante, en 1968 se produjo un importante cambio de entorno que se materializó en el Plan de Reestructuración de la Construcción Naval Española, que sirvió de base para la aplicación de la Orden Ministerial de 26 de Julio de 1967, por la que se establecieron las bases generales de la Acción Concertada en el sector de Industrias Navales.

A los astilleros les afectaba la parte que se refería a la fusión de la empresa dado que las disposiciones eran indicativas para el sector privado, pero vinculantes para las empresas públicas. Respecto a ellas se indicó que cuando se considerase conveniente se establecerían empresas mixtas con participación privada y estatal, para utilizar más racionalmente las instalaciones industriales o para crear nuevas actividades.

A estos efectos, se habían iniciado con anterioridad conversaciones con dos grandes empresas privadas del sector para formar una sociedad (que se conocería posteriormente como Astilleros Españoles S.A.) que constituiría un núcleo de especial importancia en el concierto de la construcción naval.

Los motivos de esta reorientación ya los hemos comentado con anterioridad, centrándose en el cambio de la demanda de nuevas construcciones, que en el año 1968 se consolidó definitivamente con la tendencia hacia buques cada vez mayores, especialmente en el segmento de los petroleros, como se recoge en el cuadro 2.9.

**CUADRO 2.9**  
**ENTREGAS Y CARTERA DE PEDIDOS MUNDIAL, 1968**

	Entregas		Cartera Pedidos	
	Nº buques	TPM	Nº buques	TPM
Buques hasta 100.000 TPM	24	2.037.504	41	3.415.300
Buques entre 100-200.000 TPM	32	4.412.859	62	9.647.900
Buques mayores de 200.000 TPM	13	2.919.115	123	26.475.800

*Fuente: Primer Plan de Desarrollo*

Como se puede apreciar, la tendencia en los nuevos pedidos apuntaba hacia construcciones superiores a 200.000 TPM, tonelaje que ASCASA se encontraba en condiciones de fabricar, pero necesitaba realizar previamente algunos ajustes.

Se le planteaba por tanto a la compañía una disyuntiva importante: acometer las reformas necesarias e incrementar la capacidad de producción, o bien mantenerse en la estructura actual, profundizando en su especialización de reparaciones, y en nuevas construcciones de tamaño medio.

Se decidió avanzar hacia adelante, eligiendo la estrategia de crecimiento en la dimensión de la empresa, a pesar de que ésta era consciente de las amenazas que se cernían sobre el sector y que se concretaban en:

- Por una parte, existían alentadoras previsiones que apuntaban hacia un resurgimiento de la demanda; sin embargo, la entrega de tonelaje previsto posiblemente repercutiría en el sector con un impulso a la baja

en los fletes, y consecuentemente, de la reducción de las contrataciones. Adicionalmente, la entrada en servicio de estos buques de gran tonelaje obligaría a los de menor dimensión a desplazarse hacia cargas a granel sólidas, afectando al tráfico Tramp, efecto que se vería reforzado al entrar en servicio el Canal de Suez.

- Por otra parte, en el segmento de reparaciones, la compañía no contaba con elementos suficientes para dar servicio a los grandes petroleros a pesar de disponer de unas instalaciones muy modernas. Por ello, y dada la situación estratégica del astillero, se solicitó a la Acción Concertada el permiso y la financiación para acometer la construcción de un nuevo dique capaz de albergar buques de hasta 400.000 TPM.

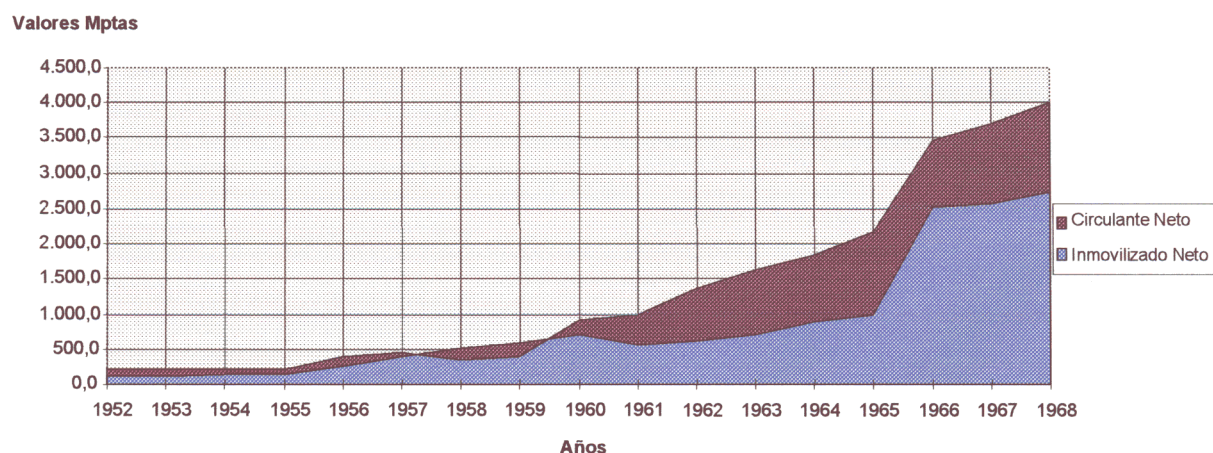
Así pues, la compañía finalizó el año 1968 con una orientación diferente, que se materializaría en la constitución al año siguiente de Astilleros Españoles S.A., con un entorno y un marco jurídico e institucional nuevos, inspirado en las leyes de Acción Concertada, para cuya dirección se buscó igualmente un nuevo consejo, aceptándose la dimisión de su anterior presidente, D. Aureo Fernández Ávila.

### 2.1.5.- ANÁLISIS FINANCIERO DE LOS ASTILLEROS DE CÁDIZ

Tal como comentábamos en páginas anteriores, la incorporación al Instituto de Astilleros de Cádiz implicó un importante esfuerzo inversor especialmente durante los años 1965 y 1966, que coincide con el fuerte incremento de ventas, derivado de la reorientación internacional de la actividad productiva (petroleros y bulkcarriers de gran tamaño), y de la integración de Manises y Sevilla procedentes de la E.N. Elcano, como se aprecia a continuación en el gráfico 2.A.

La orientación estratégica se sustentaba en las expectativas de crecimiento de la demanda de buques de gran tamaño y en la necesidad de dotarse de instalaciones adecuadas para el negocio de reparaciones.

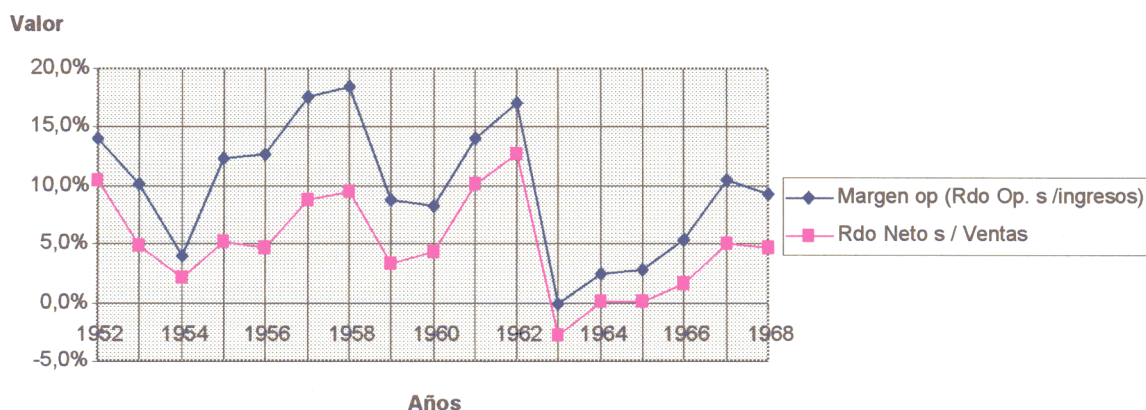
**GRÁFICO 2.A**  
**EVOLUCIÓN DEL BALANCE DE ASCASA (ACTIVO) 1952-1968**



Fuente: Elaboración propia sobre memorias.

Sin embargo, éstas fuertes inversiones se realizaron tras los años en los que los márgenes de explotación se habían situado en los niveles mínimos del período considerado como consecuencia, al menos en parte, de la integración de Sevilla. Tras las fuertes inversiones, aunque se aprecia una recuperación de márgenes, ya no se vuelven a alcanzar los niveles registrados en el periodo 52-62, como re refleja en el gráfico 2.B a continuación:

**GRÁFICO 2.B**  
**RATIOS DE RESULTADOS DE ASCASA-1, (1952-1968)**



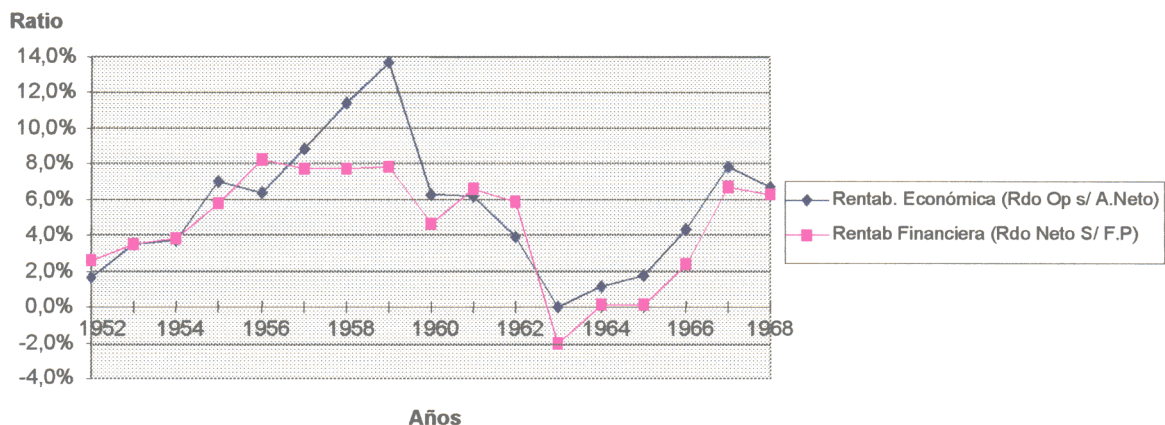
*Fuente: Elaboración propia sobre memorias.*

En el origen de éste descenso de márgenes se encuentran los elementos ya analizados en las páginas anteriores, es decir: inspecciones de recepción muy rígidas por parte de los armadores; pérdidas de plantilla especializada por emigración al extranjero, y retrasos en los acopios de elementos y materiales auxiliares de procedencia extranjera. La evolución de las rentabilidades registradas tiene un sensible paralelismo con la evolución de la inflación, si bien a finales de la



década de los 50 como consecuencia del Plan de Estabilización, se situaron a un nivel muy superior a ésta. Al final del periodo, las rentabilidades económicas obtenidas volvieron a situarse en torno a los valores del IPC de la época, razón por la que, ante el importante esfuerzo inversor necesario, resultase éste difícil de abordar por la iniciativa privada, con independencia de su capacidad financiera. Aspectos que se recogen en el gráfico 2.C a continuación.

**GRÁFICO 2.C**  
**RATIOS DE RESULTADOS DE ASCASA-2, (1952-1968)**

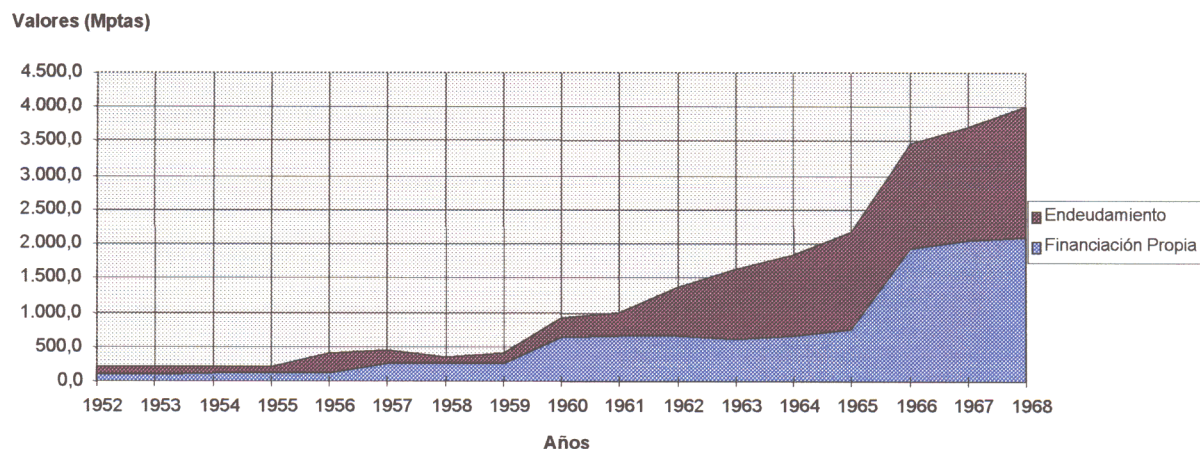


*Fuente: Elaboración propia sobre memorias.*

El Planteamiento financiero de los Astilleros de Cádiz, durante el periodo considerado, debe considerarse ortodoxo, en la medida de que el inmovilizado neto se financiaba básicamente con Fondos Propios, y el Circulante con Deuda, la mayor parte de ella a largo plazo, dado el periodo de maduración de las obras como se aprecia en el gráfico 2.D. Destacando que el notable incremento de las inversiones entre 1965 y 1966 fueron acompañadas de una fuerte inyección de Capital.



**GRÁFICO 2.D**  
**EVOLUCIÓN DEL BALANCE DE ASCASA (PASIVO), (1952-1968)**



Fuente: Elaboración propia sobre memorias.

De hecho la mayor capitalización de Ascasa en la integración en Astilleros Españoles, se tradujo en un reforzamiento de la estructura financiera de la nueva sociedad, penalizándose la participación del INI al establecerse que en AESA debería mantenerse una estructura accionarial al 50 por 100 entre pública y privada. De hecho, considerando estrictamente el Capital Social, al INI le hubiese correspondido una participación un 20 por 100 superior a la fijada en la constitución de AESA, tal como hemos comentado en páginas anteriores.

## **2.2.- LA CONSOLIDACIÓN: EL EFECTO DE LOS PLANES DE DESARROLLO**

### **2.2.1.- INTRODUCCIÓN**

Se elaboraron cuatro Planes de Desarrollo para la economía española, de los que únicamente se ejecutaron dos en su totalidad, ya que el tercer plan (1972-75) se quedó a medias de su aplicación, y el último plan (1976-79) ni siquiera llegó a aplicarse.

Los antecedentes de los Planes de Desarrollo se remontan al Plan de Estabilización de 1959 y al cambio de política que trajo consigo, ya que sus criterios inspiradores -estabilidad, liberalización e integración- se oponían frontalmente a los que habían dominado la política económica hasta entonces -autarquía, inflación e intervención.

Al iniciarse la década de los sesenta el objetivo de desarrollo aparecía como prioritario e indiscutible, mostrándose la planificación como el instrumento idóneo para guiar el necesario incremento de la producción con una garantía suficiente de control. Se creó, así, la Oficina de Coordinación y Programación Económica (OCYPE), que elaboró los programas de inversiones de 1959-60, como antecedente inmediato de lo que posteriormente sería la Comisaría del plan.

Adicionalmente a estos organismos habría que señalar también como antecedentes, un informe solicitado por el Gobierno español al Banco Mundial para el análisis de la financiación más adecuada de unos proyectos de infraestructura, y un conjunto de medidas preliminares al plan de desarrollo aplicadas en 1962 que trataban de definir un marco jurídico dentro del que debía de desenvolverse el proceso de desarrollo económico.

Ante esta situación se inició, en 1964, el Primer Plan de Desarrollo Económico y Social, cuya aportación técnica más importante fue la elaboración de un cuadro macroeconómico, con los datos de la Contabilidad Nacional, para elaborar previsiones acerca de las principales magnitudes de la economía.<sup>(21)</sup>

Las medidas de política económica orientadas hacia una movilización general de los recursos se centraron en la creación de los polos de promoción y desarrollo, la acción concertada y el crédito oficial.

Los polos de promoción, de los que se crearon dos, y los de desarrollo, de los que se establecieron cinco, pretendían constituir "una acción propulsora de factores dinámicos al constituir núcleos de condensación del desarrollo económico, capaces de estructurar toda una zona circundante y de influir posteriormente sobre su desarrollo general".<sup>(22)</sup>

Mediante el régimen de acción concertada se pretendía la expansión y reestructuración de determinados sectores económicos considerados fundamentales, a través de la ayuda financiera y crediticia facilitada por la administración a cambio de planes de reestructuración e inversión por parte de las empresas de esos sectores, que permitiesen alcanzar los objetivos económicos y sociales previamente determinados por la administración.

---

<sup>2.21</sup>

*Como recoge el informe de la OCDE del año 1964, la utilidad del cuadro macroeconómico reside en que define los objetivos de crecimiento y el reparto deseable de los recursos nacionales, como paso previo a la elaboración de las medidas necesarias para alcanzar un desarrollo metódico de la economía.*

<sup>2.22</sup>

*Tal como se recoge en el epígrafe de "Polos y Polígonos Industriales" de la ley 194/1963 de 28 de Diciembre, por la que se aprobaba el plan de desarrollo económico y social para el periodo 1964-67.*

Respecto del crédito oficial, el Gobierno fijaría anualmente el volumen global de crédito, así como su distribución sectorial.

El grado de desarrollo económico alcanzado fue muy elevado, acarreado fuertes transformaciones en la estructura productiva y social de la época. Así, la tasa de crecimiento del PNB entre 1964-1967 se elevó al 6,2% superando el 6% inicialmente previsto, sobre la base de las transformaciones indicadas, que se sintetizaban en grandes transformaciones geográficas y sectoriales de la población -la población activa en la agricultura pasó de representar casi un 37% de la total en 1963 a un 32% en 1967, lo que supuso la transferencia de una 450.000 personas al sector industrial y de servicios- junto a cambios en la producción industrial -el crecimiento de la tasa media anual del producto industrial fue del 9%- y en los tráficos comerciales como consecuencia de la progresiva integración en el comercio internacional.

Estos logros tuvieron sin embargo un alto precio en forma de desequilibrios de precios y balanza de pagos, el crecimiento medio del IPC en el período fue del 8,2% y las reservas de divisas registraron una disminución absoluta del 30%, que aconsejaron la devaluación de la peseta en un 14,3% en 1967.

Debido a esta devaluación se demoró la aplicación del Segundo Plan de Desarrollo, en cuya elaboración primaba el asegurar la estabilidad sin frenar en exceso el desarrollo, enfocándose de forma más selectiva la política económica.<sup>(23)</sup>

En este segundo plan se mejoró el cuadro macroeconómico, estableciéndolo también en términos monetarios y no solamente reales, lo que

---

<sup>2.23</sup>

Para más información puede consultarse J. Irastorza "La elaboración de los planes de desarrollo", conferencia incluida en *La economía Española ante el Tercer Plan de Desarrollo*, Colegio Universitario San Pablo. CEU. Madrid 1972.

permitía estimar la evolución de los precios, incluyéndose además la programación financiera, en cuanto a que se señalaban los márgenes de variación de las principales magnitudes financieras. También se establecieron unos indicadores de alerta<sup>(24)</sup> sobre las desviaciones de determinados indicadores coyunturales, con respecto a unos límites considerados como máximos o mínimos, según los casos.

Este ámbito de control y estabilidad inspiró la elaboración del Segundo Plan (1968-71) sobre la base de moderar la evolución de la demanda. Para ello, se fijó una tasa de crecimiento del PNB del 5,5% (que sería sobrepasada ampliamente), inferior a la establecida para el Primer Plan. Se adoptó, pues, una postura prudente respecto al crecimiento económico, en contra de otras posiciones que apostaban por una actividad más expansionista.

Esta postura se reforzó con medidas de control de costes, especialmente los salariales, que trataban de ajustarse al crecimiento de la productividad, junto a una política sectorial selectiva.<sup>(25)</sup>

Como señalaba el informe OCDE de 1969 sobre la economía española, el Segundo Plan concedió más importancia a la asignación económica de los recursos y a la necesidad de aumentar la competitividad de la economía frente al objetivo principal del Primer Plan de lograr la plena utilización de los recursos disponibles.

---

<sup>2.24</sup>

*Inspirándose en la planificación indicativa francesa, con autores como P. Massé. Para más información puede consultarse Fernández Díaz, A. "Introducción a la Teoría de la planificación", "En torno al empleo de modelos en el análisis económico y en la política económica" y en especial "¿Puede hablarse de una teoría de la planificación?" en Teoría de la planificación. Curso de Doctorado, facultad de Ciencias Económicas y Empresariales, Madrid 1974.*

<sup>2.25</sup>

*Se eligieron en primer lugar los sectores de Educación y Agricultura como prioritarios en el programa de inversiones públicas, aunque este criterio selectivo no pudo mantenerse mucho tiempo al reclamar el resto de sectores una atención prioritaria.*

Con la urgencia del Segundo Plan, la economía española experimentó un nuevo avance, el PNB creció a una media anual acumulativa del 6,7% hasta 1971, el proceso de industrialización continuó y se superaron, al menos en parte, los estrangulamientos de la balanza de pagos, manteniéndose las previsiones inflacionistas; no obstante, la economía se situó en una base de desarrollo más sólida que sería la que serviría de soporte al Tercer Plan de Desarrollo.

Este Plan partía de una base distinta de las que habían encarado los dos planes previos: la economía española se encontraba definitivamente en el grupo de países industrializados, con unos mercados interno y externo asentados que aseguraban la estabilidad de la demanda y requerían de unas medidas de política económica más sofisticadas que las que se aplicaron en los años anteriores.

Así el Tercer Plan era técnicamente más complejo, incluyendo un modelo econométrico que permitía cuantificar y orientar la asignación de los recursos hacia proyectos concretos dentro de cada sector industrial, elemento éste que suponía una novedad respecto de los planes anteriores.

Igualmente, la actuación de las empresas públicas se conformaba como más activa, al convertirse el INI en el instrumento básico de la política Industrial, dejando de ser el "hospital de empresas" en que se había ido convirtiendo.<sup>(26)</sup>

---

<sup>2.26</sup>

*A este respecto, pueden consultarse diversas publicaciones, Pablo Martín Aceña y Francisco Comín "INI", 50 años de Industrialización en España"; J.M. Ferrer Bonet "El Instituto Nacional de Industria ... en el período 1941-74" (Barcelona, 1976); R. Myro "El INI en la Industria Española, especialización sectorial, eficiencia económica y rentabilidad", Madrid 1980; Pedro Schwartz y Manuel Jesús González "Una historia del Instituto Nacional De Industria" Madrid 1978. Todos ellos, al igual que muchos otros trabajos parciales, Chanco Nere (1969), Suárez (1971), Esteban Coca (1973), etc., coinciden en señalar la favorable actuación en general del Instituto. Únicamente hay dos informes del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, que juzgaron muy desfavorablemente la actuación del INI, aconsejando su supresión.*

Por último, el desarrollo regional se abordaba igualmente con un enfoque distinto al recogido en los planes previos El Tercer Plan "aspiraba a integrar la política regional<sup>(27)</sup> en el marco de la programación global y sectorial, y ambos en un esquema más amplio de revalorización del territorio ... Este nuevo enfoque permite introducir objetivos específicamente regionales que sean interdependientes y simultáneos con los objetivos nacionales".<sup>(28)</sup>

En consecuencia, el plan preveía un objetivo de crecimiento del PNB más ambicioso que los planes previos, un 7% anual, sobre la base de un sector exterior libre de los estrangulamientos de etapas previas, de una oferta de recursos reales y humanos abundante, y con capacidad excedentaria, y de un sector industrial moderno y con capacidad tecnológica suficiente para responder a las crecientes necesidades de producción.

Como resumen, el cuadro 2.10 recoge esquemáticamente las previsiones y realizaciones de los planes de desarrollo indicados.

---

2.27

*En relación a la política regional como instrumento de la política de estabilización, puede consultarse Fernández Díaz A., Parejo Gámir J.A. y Rodríguez Sáiz L. "Curso de Política Económica", Madrid 1993 y Emilio de Figueroa "El desarrollo regional ante el Tercer Plan de desarrollo". Madrid 1972.*

2.28

*Presidencia del Gobierno, comisaría del Plan de desarrollo. Tercer Plan de desarrollo económico y social, 1972-75.*

**CUADRO 2.10****CUADRO MACROECONÓMICO: I, II, III PLANES DE DESARROLLO, 1964-1975****(Tasas de Crecimiento Acumulativo)**

	<u>I Plan (1964-67)</u>		<u>II Plan (1968-71)</u>		<u>III Plan (1972-75)</u>	
	<u>Previstas</u>	<u>Reales</u>	<u>Previstas</u>	<u>Reales</u>	<u>Previstas</u>	<u>Reales<sup>(3)</sup></u>
<b>PESETAS CONSTANTES</b>						
P.N.B.	6,0	6,2	5,5	6,7	7,0	4,6
Importaciones	9,0	12,9	6,8 <sup>(1)</sup>	9,8	11,0	7,9
Consumo privado	5,5	6,3	4,5	5,3	6,5	4,9
Consumo público	5,0	4,4	3,9	5,4	5,3	6,9
Formación bruta capital	9,0	9,2	6,9	6,3	9,7	4,9
Exportaciones	10,0	10,4	11,8 <sup>(2)</sup>	18,8	10,0	7,9
<b>PESETAS CORRIENTES</b>						
P.N.B.	-	14,1	8,3	11,4	11,0	20,1
Importaciones	-	16,7	11,3	17,6	15,5	29,3
Consumo privado	-	14,3	7,5	10,3	10,9	20,4
Consumo público	-	18,0	9,1	14,4	12,0	23,9
Formación bruta capital	-	12,7	9,0	10,8	12,1	22,7
Exportaciones	-	15,7	14,1	24,0	14,0	17,2

(1) Se previó en 1968 una disminución y en el trienio siguiente un aumento del 10%.

(2) En 1968 se previó un aumento entre el 15 y el 20% y en el trienio siguiente en torno al 9% anual.

(3) Cifras referidas al PIB en pesetas constantes de 1986.

Fuente: La economía española ante el Tercer plan de desarrollo. Madrid 1972.



### **2.2.2.- PRIMER PLAN DE DESARROLLO**

El primer plan de desarrollo se basó en la Ley 194/1963, de 28 de Diciembre, por la que se aprobó el plan de Desarrollo Económico y Social para el período 1964-67 y se dictaron las normas relativas a su ejecución.

En la referida Ley se recogían y articulaban las medidas legislativas básicas que, inspiradas en las directrices y criterios operativos de la política de desarrollo, definían el marco al que habría de ajustarse la acción del Estado, dentro del equilibrio presupuestario, ofreciendo al sector privado un ámbito de actuación en el que desarrollar su actividad sin incertidumbres.<sup>(29)</sup>

El plan era vinculante para el Estado, pero no era obligatorio para el sector privado, salvo cuando los objetivos y directrices se establecieran por ley o cuando se aceptaban libremente en función de los beneficios o incentivos otorgados por el Estado y demás Entidades Públicas.

El artículo quinto, especificaba en sus cuatro apartados el régimen aplicable a la Acción Concertada, a cuyo amparo se creó la empresa Astilleros Españoles S.A., en el que textualmente se indicaba: Para el cumplimiento de aquellos objetivos del plan de desarrollo relativos a la expansión o modernización de los distintos sectores económicos que requieran el otorgamiento de beneficios por parte de la Administración se podrá acudir al régimen de Acción Concertada, mediante acuerdos entre las empresas y los Ministerios competentes, según el sector que se

---

<sup>2.29</sup>

*Esta ley cerraba el ciclo de normas preliminares del plan de Desarrollo adoptadas por decreto de 23 de Noviembre de 1962 y disposiciones adicionales, contenidas en numerosas leyes específicas que servían de modo directo a los fines de la política de desarrollo, como por ejemplo la ley de Bases para la ordenación del crédito y la Banca, la reforma del Sistema Tributario, la liberalización de las transacciones con el exterior, etc.*

trate. En todo caso, la inclusión en dicho régimen tendrá carácter voluntario para las empresas privadas.<sup>(30)</sup>

La elaboración de las normas generales o bases del concierto con vistas al logro de los objetivos fijados por el Plan, se realizaría conjuntamente por el Ministerio competente por razón de la materia y el de Hacienda, con informe de la Organización Sindical y de la Comisión del Plan de desarrollo. Las referidas bases tendrían que ser aprobadas por la comisión delegada de asuntos económicos, y podrían versar sobre condiciones de trabajo, en sus aspectos económicos, asistenciales, y de promoción de los trabajadores a los puestos de dirección de las empresas; sobre los volúmenes de producción a alcanzar, los puestos de trabajo, porcentajes de exportación, medidas de racionalización y abaratamiento de costes y demás objetivos y garantías exigibles a las empresas, así como sobre las ayudas, estímulos y facilidades otorgadas por la Administración, entre los que podrían concederse los beneficios contenidos en la legislación sobre industrias de interés preferente u otros establecidos por la ley.

Las empresas interesadas debían solicitar del Ministerio competente la posibilidad de acogerse al régimen de concierto, con aceptación de las bases generales del mismo y propuesta, en su caso, de las específicas que estimaran convenientes. Cuando se tratase de agrupaciones de empresas, agrupaciones o entidades Sindicales, o las solicitudes aisladamente formuladas, que afectaran a un número considerable de empresas de un mismo sector económico, la solicitud se tramitaría a través de la Organización Sindical, con informe de la misma.

Sobre esta base, y teniendo en cuenta que el objetivo central del plan era alcanzar en el menor tiempo posible la elevación del nivel de vida y el logro de un mayor bienestar para todos los españoles, se puso en marcha un ambicioso plan de

---

2.30

*Ibidem*, Artículo 5º de la ley 194/1963 de 28 de Diciembre por la que se aprobó el Plan de Desarrollo Económico y Social para el período 1964-67. , Régimen de Acción Concertada.

inversiones públicas con un importe total en el cuatrienio de 334.997 millones de pts., repartidos como se aprecia en el cuadro 2.11.

**CUADRO 2.11**  
**INVERSIONES PREVISTAS EN EL I PLAN DE DESARROLLO, 1964-1967**

<u>AÑOS</u>	<u>MILLONES PTS.</u>
1964	72.180
1965	79.448
1966	87.333
1967	96.036
<b>TOTAL</b>	<b>334.997</b>

*Fuente: Plan de Desarrollo Económico y Social 1964-67. Anexo de Transportes.*

Los criterios básicos perseguidos en la selección de las inversiones eran la rentabilidad, creación de puestos de trabajo y repercusión favorable en la balanza de pagos, además de un cuarto aspecto de desarrollo de las áreas y sectores más deprimidos.

El sector de construcción naval se incluyó en este Primer Plan de Desarrollo dentro del área de transportes, para la que se desarrolló un anexo específico. En él, se analizaban en profundidad la estructura, características y perspectivas del sector naval, junto a los objetivos a alcanzar en el cuatrienio.

A principios del Plan existían únicamente 37 astilleros que construyeran buques con casco de acero, pero cuya capacidad de producción se encontraba muy concentrada, ya que, de éstos, solamente cuatro podían fabricar buques entre 50-60.000 toneladas ó más, y 22 contaban con una capacidad de producción inferior a 5.000 TRB al año. La plantilla que empleaban ascendía al inicio de 1964 a 33.217 personas<sup>(31)</sup>, de las que un 12% era personal directivo y técnico (4.149 personas), un 6% personal administrativo (1.923 personas) y el 82% restante era personal obrero.

Las instalaciones se podían considerar relativamente modernas en su mayoría debido a que la Ley de Renovación de Flota de 1956 permitió a los astilleros llevar a cabo un profundo plan de modernización, de manera que en torno al 80% del activo fijo, podía considerarse moderno.

En nuevas construcciones, el Valor Añadido por los Astilleros suponía por término medio un 27,5% del coste del buque, con un importante efecto de arrastre sobre otros sectores auxiliares, estimándose un efecto multiplicador en torno a 2,1, mientras que el coste total de la mano de obra, directa e inducida, suponía en torno al 45% del valor total del buque.<sup>(32)</sup>

La tecnificación del proceso productivo incidía negativamente en la actividad del astillero, reduciendo el valor añadido del mismo, en favor de la participación de otros sectores industriales auxiliares a la construcción naval, cuya aportación al valor final del buque era creciente.

Al margen de estas características y problemas estructurales, la actividad del sector se encontraba encorsetada por una serie de rigideces que influían

---

<sup>2.31</sup> Sin incluir el personal de Bazán, dedicado a marina de guerra, unas 8.500 personas.

<sup>2.32</sup> Para más información puede consultarse el anexo al plan de desarrollo económico y social, años 1964 a 1967. Págs. 209 y siguientes.

negativamente sobre el mismo, como por ejemplo la escasez y carestía de los aprovisionamientos<sup>(33)</sup>, tanto de los productos de importación como nacionales. Los primeros constituyeron hasta finales de la década de los cincuenta uno de los mayores problemas del sector, situación que mejoró notablemente a raíz del Plan de Estabilización, a partir del cual se racionalizaron los suministros, tanto en calidad y cantidad, como en plazos de entrega.

Respecto de los productos y equipos de fabricación nacional, encarecían el coste de producción porque parte de los mismos se encontraban protegidos por aranceles, incrementando el coste del buque, respecto del mercado internacional.

La insuficiencia de la demanda de buques, suponía un problema añadido a la gestión, ya que, para un desenvolvimiento normal del conjunto de los Astilleros, era necesario producir unas 300.000 TRB anuales para alcanzar un coeficiente de utilización del 75% que supondría un empleo racional de las instalaciones y adecuada absorción de costes; sin embargo, a principios del Plan el grado de utilización de las instalaciones alcanzó su mínimo (un 40% en 1961) acorde con la reducción de horas de trabajo empleadas, que pasaron de un máximo de 73 millones de horas en 1958 a 61,3 millones en 1961.<sup>(34)</sup>

La política de protección arancelaria suponía un coste “extra” para la construcción naval porque encarecía las importaciones, mientras que en otros países se consideraba como exportado todo buque construido, aunque fuera para armadores

---

2.33

*La influencia de los materiales tenía una importancia decisiva sobre el coste de producción, representando más del 70% del coste total del buque, en concreto un 71% en los petroleros, el 72,6% en los buques de pasaje y el 72,6% del coste total en los buques de carga.*

2.34

*Hay que recordar, no obstante, que en dicho año se comenzaron a sentir en el sector naval, los efectos del plan de estabilización, que en los Astilleros de Cádiz supusieron el que las gradas se quedasen vacías, como vimos anteriormente.*

nacionales, subvencionando incluso a los fabricantes de equipos auxiliares, con lo que esos armadores conseguían buques a precios internacionales.

La política de amortizaciones afectaba a la descapitalización de los astilleros porque la tasa de variación de las inversiones había sido superior a la tasa de crecimiento de la producción, y únicamente se podía amortizar a una tasa inferior al 5% sobre el valor de compra.

Por último, las inversiones realizadas en la modernización de los Astilleros supusieron un notable incremento del endeudamiento ante la escasa cobertura dada para estos fines por el crédito naval, coincidiendo el final del proceso inversor con una fuerte reducción de la demanda de nuevas construcciones.

La estructura del coste de producción, aunque variaba según el tipo de buque que se tratase, respondía en valor medio al esquema recogido en el cuadro 2.12, suponiendo que el 30% de la producción se destinaba al mercado exterior, y el resto al mercado nacional.<sup>(35)</sup>

---

2.35

*Esta diferencia obedece al distinto impacto que tenían los productos de importación, que en el caso de los buques, para la exportación podían suponer entre el 20-40% de los materiales, mientras que en el caso de buques para armadores nacionales, únicamente suponían entre un 5-10% de los mismos.*

**CUADRO 2.12**  
**ESTRUCTURA DEL COSTE DE LA CONSTRUCCIÓN NAVAL,**  
**EN EL I PLAN DE DESARROLLO, 1964-1967**

<u>CONCEPTOS</u>	<u>PORCENTAJE</u>
a) Mano de Obra	16,0
b) Energía	1,4
c) Materias primas y productos semielaborados	30,4
c.1.- De importación	5,8
c.2.- Nacionales	24,6
d) Productos transformados	40,4
d.1.- De importación	10,0
d.2.- Nacionales	30,4
e) Gastos Generales	11,8
<b>TOTAL</b>	<b>100,0</b>

Fuente: Transportes. Anexo al plan de desarrollo económico y social, años 1964-67.

No obstante, existían grandes diferencias en comparación con nuestros principales competidores europeos, en torno a un 20%, del que entre un 13-17% se debía al mayor coste de los materiales de fabricación nacional y el restante 7-3% era imputable a la menor productividad de las Astilleros.<sup>(36)</sup>

2.36

Para un análisis más detallado de estas diferencias de costes, se pueden consultar las revistas de ingeniería naval de los años 1964 y 65, en las que se analiza la estructura del coste de construcción de un buque tipo, y la estructura arancelaria por tipo de buque.

Por otra parte, la estructura de la construcción naval no permitía establecer un precio definido de venta, ya que éste depende en primer lugar del tipo de barco y prácticamente no existen dos buques iguales y, en segundo lugar depende de la coyuntura y del mercado al que se dirija el producto, aspectos que en un sector tan sensible como éste, cambian con gran facilidad.

En efecto, en el mercado nacional, el precio de venta se establecía en correlación con el coste de producción, con las pequeñas diferencias que se derivasen de la disponibilidad o no, del crédito naval. En el mercado internacional, sin embargo, el precio respondía más a situaciones coyunturales, que determinaban el pago de las subvenciones estatales<sup>(37)</sup> articuladas bajo fórmulas muy diversas que compensaban las diferencias entre los costes interiores y el precio internacional como se aprecia en el cuadro 2.13.

---

<sup>2.37</sup>

*Las condiciones del crédito naval exterior se recogen con mayor detalle en el epígrafe 3.2.5 relativo a las políticas sectoriales en el mercado internacional..*



**CUADRO 2.13**

**COMPARACIÓN DE COSTES Y PRECIOS DE LA CONSTRUCCIÓN NAVAL, 1964-1967**

Países	Costes	Subvenciones	A	B	Naturaleza de la Subvención
Alemania y Países Bajos	100	5,3	94,7	4,7	Desgravación fiscal a la Export. del 5,3 del coste, como media.
Francia e Italia	127,5	34,5	93,0	3,0	Subsidio directo y desgravación fiscal del 27% del coste, como media.
España					
a) Con todos los materiales nacionales	120,0	7,2	112,8	22,8	Precio para el armador nacional, subsidio directo del 6% del coste.
b) Con el 30% de materiales importados	110,0	8,2	101,8	12,8	Precio para el extranjero, desgravación fiscal del 8% del precio de venta.

*A - Precio deducidas las subvenciones*

*B - Exceso de precio sobre la cotización internacional*

*Fuente: Anexo de Transportes al plan de desarrollo Económico y Social, 1964-67.*

Como consecuencia de lo anterior, el subcomité de Transportes Marítimos estimó que "a través del plan de desarrollo debe establecerse una política marítima orientada fundamentalmente a que nuestros buques puedan actuar en el mercado internacional con capacidad competitiva análoga a la que poseen las demás banderas, sin disfrutar de protecciones diferentes a las que éstas gocen, en forma

directa o indirecta, y excluyendo de forma terminante toda fórmula discriminatoria en los tráficos internacionales".<sup>(38)</sup>

A estos efectos, se dieron los pasos necesarios para llevar a cabo las siguientes medidas:

- a) Medidas necesarias para que los buques que adquirieran nuestros armadores en Astilleros Nacionales resultasen a precio de mercado internacional.
- b) Modalidades de financiación necesarias para renovar y ampliar la flota, alcanzando los objetivos establecidos.
- c) Medidas para que nuestros buques pudieran actuar con capacidad competitiva en el mercado internacional.
- d) Medidas para asegurar el mantenimiento de un mínimo de exportación de buques.
- e) Medidas para estimular la reestructuración de los Astilleros.

Con estas medidas, se pretendía realizar una actuación conjunta<sup>(39)</sup> que por una parte permitiese una mejora de la productividad de los astilleros, que sin incluir inversiones adicionales a medio plazo dado el elevado nivel de inversión de años

---

<sup>2.38</sup> Anexo de Transportes al Primer Plan de desarrollo. Epígrafe de Navegación, punto 2º Política Marítima.

<sup>2.39</sup> Aunque a efectos de desarrollo de programas de actuación y análisis, las actividades de construcción naval y transporte marítimo se encontraban perfectamente diferenciadas y separadas.

anteriores, salvo las normales de mantenimiento y reposición- dado el elevado nivel de inversión de años anteriores, favoreciese el incremento de la producción hasta prácticamente duplicarla en el período 1964-67.<sup>(40)</sup>

Por otro lado, se pretendía alcanzar el objetivo de mejorar el transporte marítimo para alcanzar el objetivo de transportar en buques nacionales el 70% de nuestro tráfico de importaciones, y el 30% de las exportaciones desde los niveles iniciales<sup>(41)</sup> del 53% en las exportaciones y 21% de las importaciones. Igualmente se mantenía una reserva exclusiva para el transporte en buques nacionales de un conjunto de mercancías comprendidas bajo el concepto de "Comercio de Estado".

Para el logro de estos objetivos, y en relación a la primera de las medidas descritas, se arbitraron los medios necesarios para equiparar el coste de construcción de los astilleros nacionales con los astilleros extranjeros, dada la gran diferencia existente (en torno a un 20%) y permitir que los primeros resultasen competitivos.

Para reducir esta mayor carestía, se propuso restituir la prima a la construcción naval al nivel original del 9%, determinado en la ley de 12.5.1956, que se reduciría al 6% si el equipo propulsor fuese de importación.

Esta prima, debería aplicarse a cualquier tipo de buque, tanto en el caso de armadores nacionales como extranjeros, ajustándose en este segundo caso al valor de las importaciones de material que realizasen. A estos efectos, preveían una consignación de 500 millones de pts. para el bienio 1964-65 para atender al pago de las primas de construcción. Esta medida, se completaba con la concesión de

---

2.40

*Sin olvidar el importante efecto de arrastre de la Construcción Naval para la que se estimaba en esta época que el 70% de la inversión en construcción naval se transformaba en demanda directa a otras industrias.*

2.41

*Determinados en las hipótesis previas al establecimiento del plan, a 1.1.1962.*

beneficios fiscales en forma de desgravaciones o exención total o parcial de algunos impuestos, para buques tanto nacionales como de exportación (en este caso, la desgravación fiscal se fijó en el 12%, incluyéndose las reparaciones) ampliándose esta medida proteccionista hasta permitir la posibilidad que los "armadores nacionales puedan importar buques exentos de aranceles, siempre a juicio discrecional de la Administración, y en los casos en que no se consiga que los Astilleros nacionales trabajen a precios internacionales".<sup>(42)</sup>

En relación con la segunda medida de estímulo de la competitividad, el perfil medio de edad de la flota era bastante elevado, de manera que se consideró como no existente el tonelaje que excedía de 25 años, incluyendo además dentro de este volumen obsoleto a aquéllos buques que al inicio del plan tuvieran 20 años y que entraran en obsolescencia al término de la vigencia del mismo. Consecuentemente se desarrolló un plan de renovación y ampliación de flota en base a los préstamos contemplados en el crédito naval que permitía la financiación de la construcción de buques a un interés del 4% y plazo de amortización de 20 años (para los armadores que se comprometieran a desguazar igual tonelaje que el que construyeran siempre que tuviera más de veinticinco años de edad)<sup>(43)</sup> y tipo de interés del 4% y plazo de amortización de quince años para construcciones consideradas de interés nacional. Del total de consignaciones, se reservaba un 20% para conceder ayudas al 5% de interés y plazo de amortización de 10 años a los armadores que construyeran buques de cualquier tipo y la solicitaran.

Con relación al resto de medidas para mantener la competitividad de la flota, se determinó el rendimiento de los buques por tipo de tráfico (tramp o regular) por destino y por mercancía a transportar estimando el déficit y/o el superávit según

---

<sup>2.42</sup> Vid. "Transportes, anexo al plan de desarrollo". *Política Marítima*.

<sup>2.43</sup> *Ibídem*, política de financiación, crédito naval.

cada tipo de producto, concluyéndose que la eficacia de nuestra flota<sup>(44)</sup> era al inicio del plan de 16 Tm. por TRB del buque, esperando incrementarla al finalizar 1967 hasta 20 toneladas por TRB, debido a la transformación y modernización de la flota y mejora de instalaciones portuarias.

Estas mejoras suponían un incremento de inversiones para cubrir tanto el déficit de flota al inicio del plan, estimado en 813.478 TRB con un valor total de 23.182 millones de pts.<sup>(45)</sup>, como el déficit derivado del incremento del tráfico, para el que se haría necesario construir unas 550.000 TRB adicionales. Este tonelaje adicional, supondría un incremento de las inversiones de 15.400 millones de pts. Como resumen de necesidades, el plan contemplaba un volumen total de inversiones y su financiación tal como se recoge en los cuadros 2.14 y 2.15.

---

2.44

*Determinado en base a los coeficientes de rendimiento por tipo de buque y a las necesidades de construcción y renovación por tipo de buque, para mayor información Vid. "Transportes, anexo al 1º plan de desarrollo 1964-67", Epígrafe de navegación, Déficit de tonelaje, pág. 237 y siguientes.*

2.45

*Se estimó que las inversiones necesarias para armadores nacionales durante la vigencia del plan ascendían a 17.711,75 millones de pts., de los cuales 11.500 millones de pts. correspondían al crédito naval. Con esta inversión, supuesto un precio medio de construcción de 28.000 Pts./TRB se podrían construir 633.000 TRB, de las que la mitad corresponderían a reemplazo del tonelaje desguzado.*

**CUADRO 2.14**  
**INVERSIONES TOTALES EN BUQUES, I PLAN DE DESARROLLO, 1964-1967**  
(Millones de Ptas.)

Conceptos	1964	1965	1966	1967
A) Nuevas Construcciones				
. para el país	4.300	4.700	5.150	5.600
. para el exterior	1.212	1.338	1.470	1.620
<b>TOTAL</b>	<b>5.512</b>	<b>6.038</b>	<b>6.020</b>	<b>7.220</b>
B) Reparaciones				
. para el país	945	970	995	1.020
. para el exterior	390	420	450	480
<b>TOTAL</b>	<b>1.335</b>	<b>1.390</b>	<b>1.445</b>	<b>1.500</b>

Fuente: Transportes, anexo al P.D.E.S., años 1964-67

**CUADRO 2.15**  
**FINANCIACIÓN DE LAS INVERSIONES, I PLAN DE DESARROLLO, 1964-1967**  
(Millones de Ptas.)

Conceptos	1964	1965	1966	1967
Crédito naval	2.500	2.750	3.000	3.250
Crédito a la exportación	2.000	2.000	2.000	2.000
Primas a la construcción	521	550	580	610
Inversión Privada (*)	875	950	1.025	1.100
<b>INVERSION TOTAL</b>	<b>5.896</b>	<b>6.250</b>	<b>6.605</b>	<b>6.960</b>

Fuente: Transportes, anexo al plan de desarrollo económico y social, años 1964-67

Como se desprende de los cuadros se esperaba alcanzar al final del período un fuerte incremento de las inversiones, si bien en las cifras previstas de producción no se incluían las actividades adicionales que tenían algunos astilleros (como el de Cádiz) tales como construcción de material ferroviario, o fabricación de calderas, y que permitían atenuar las oscilaciones cíclicas de la construcción naval.

Antes de pasar a analizar el grado de cumplimiento de los objetivos establecidos en el Plan, es importante señalar la dificultad encontrada en cuanto a que las cifras de resultados encontradas, o bien no son directamente comparables al venir expresadas en distintas unidades, o bien no coinciden los totales, por incluir conceptos distintos, al haberse modificado alguno, e incluso por discrepar las cifras de objetivos o producción, establecidas en las publicaciones iniciales frente a las recogidas en el Segundo Plan de Desarrollo como resultados del primer plan.

No obstante, en el cuadro 2.16, se recoge la comparación de las principales magnitudes, en sus facetas prevista y realizada, por parte del sector de construcción naval.

**CUADRO 2.16**  
**EVOLUCIÓN DE LA PRODUCCIÓN, I PLAN DE DESARROLLO, 1964-1967**

Años	Nuevas Construcciones			Exportación			Total Producción		
	Previsto	Real	%DIF.	Previsto	Real	%DIF.	Previsto	Real	%DIF.
1964	143	131,5	(8,0)	61	102	67,2	204	233,5	14,5
1965	156	167,5	7,4	68	105	54,4	224	272,5	21,7
1966	171	221	29,2	75	122	62,7	246	343	39,4
1967	185	338	82,7	82	59	(28)	267	397	48,7
<b>TOTAL</b>	<b>655</b>	<b>858</b>	<b>31,0</b>	<b>286</b>	<b>388</b>	<b>35,7</b>	<b>941</b>	<b>1.246</b>	<b>32,4</b>

*Nota: Cifras en miles de TRB. Las cifras entre paréntesis son negativas e incluyen la producción de pesqueros.*

*Fuente: Primer y segundo planes de desarrollo y elaboración propia.*

Como se puede apreciar, la evolución en el cuatrienio fue muy positiva, consiguiéndose en todos los años superar las previsiones, si bien, el total de producciones previstas, tomadas en el anexo de transportes del Primer Plan de Desarrollo, no coincide con el total de producciones recogidas en el informe de la comisión de Maquinaria y Bienes de equipo del Segundo plan<sup>(46)</sup>, que es algo superior (en concreto recoge una producción total de 1.112 TRB) de forma que el porcentaje de variación es menor (12%), al registrarse una diferencia negativa del 9,5% en el primer año, diferencia que atribuyen a la inercia del sector.

En cuanto a la cifra de nuevas construcciones, también existe alguna discrepancia entre las cifras recogidas en el anexo de Construcción Naval y el de Transportes en el Primer Plan de Desarrollo, así mientras en el primero se estima un total de nuevas construcciones de 655 mil TRB<sup>(47)</sup> en el segundo anexo<sup>(48)</sup> se estiman unas necesidades de producción más elevadas, en concreto 899 mil TRB.<sup>(49)</sup>

Respecto de las exportaciones, si bien existe también alguna discrepancia de base de datos, éstas son menores que en el caso anterior, registrándose una tendencia similar a la indicada por el cuadro.

Por lo que se refiere al capítulo de reparaciones de buques, en el cuadro 2.17 se aprecia el desarrollo de este capítulo.

---

<sup>2.46</sup> *En el Segundo plan de desarrollo, el sector de construcción naval se recogió en el segmento de Maquinaria y bienes de equipo, pasando por tanto desde el de transportes en el que se incluyó en el Primer Plan.*

<sup>2.47</sup> *Para mayor información puede consultarse el anexo de transportes del Primer Plan de Desarrollo, cuadros Nº 10 y siguientes.*

<sup>2.48</sup> *Vid. nota 26 y cuadros números 5 y 6 del citado anexo.*

<sup>2.49</sup> *De este total, 813 mil TRB correspondían a Marina Mercante y el resto a buques pesqueros, tal como se recoge en el informe de la comisión de Maquinaria y bienes de Equipo del Segundo Plan de desarrollo. Sector de Industrias Navales, epígrafe 3. Evolución del sector durante el Primer Plan de desarrollo.*



**CUADRO 2.17**  
**REPARACIONES DE BUQUES, I PLAN DE DESARROLLO, 1964-1967**

Años	Nacionales			Extranjeros		
	Previsto	Real	%DIF.	Previsto	Real	%DIF.
1964	945	1.245	32	390	85	(78)
1965	970	1.125	16	420	180	(57)
1966	995	1.440	45	450	426	(5)
1967	1.020	1.670	64	480	476	(1)
<b>TOTAL</b>	<b>3.930</b>	<b>5.480</b>	<b>39</b>	<b>1.740</b>	<b>1.167</b>	<b>(33)</b>

*Nota: Cifras en millones de pts. Diferencias negativas entre paréntesis.*

*Fuente: Primer y Segundo Planes de Desarrollo y elaboración propia.*

Contrasta el notable incremento de las reparaciones nacionales respecto de la previsión inicial. Se había estimado un crecimiento anual del 2,5% partiendo de la media del bienio 1961-62 (921 millones de pts.), porcentaje que quedó ampliamente superado al registrarse un incremento anual medio del 17%, estimación que contrasta con la opinión recogida en el informe del Segundo Plan "... el gran número de buques nacionales que se están desguazando estos años hace que el valor de las reparaciones de barcos nacionales no aumente apreciablemente".<sup>(50)</sup>

Respecto de las reparaciones para buques extranjeros, se aprecia en los primeros años una facturación muy inferior a la prevista a pesar de las ventajas comparativas para estas reparaciones debido a su situación geográfica, comentadas

<sup>2.50</sup>

*Vid. "Informe de la Comisión de Maquinaria", op. cit. pág. 125 y siguientes.*

con anterioridad, aunque se recupera posteriormente al entrar en servicio el gran dique flotante de Cádiz, sin alcanzar no obstante la facturación prevista.

En términos absolutos se mantiene un incremento del 17% sobre la previsión, siendo éste un aspecto destacable debido a la opinión desfavorable sostenida por el Banco Mundial en relación con la construcción de diques.<sup>(51)</sup>

---

2.51

*En efecto, el Banco Mundial mantenía unas expectativas negativas para el segmento de reparaciones, por lo que estaba en contra de la construcción y financiación de nuevos diques, para más información puede consultarse el Primer plan de desarrollo, epígrafe de reparaciones de buques, págs. 216 y siguientes.*

### **2.2.3.- SEGUNDO PLAN DE DESARROLLO**

Como se comentó con anterioridad, en 1968 se inició el Segundo Plan de Desarrollo con un período de vigencia de cuatro años, hasta 1971.

Para el sector naval, ahora encuadrado en la producción de maquinaria y bienes de equipo, se establecieron unos objetivos específicos determinados sobre el objetivo final de alcanzar una flota mercante de cinco millones de toneladas de registro bruto en 1975.

En este segundo plan se subdividió el sector en dos subsectores, construcción naval e industria auxiliar de la construcción naval<sup>(52)</sup>, aceptándose la dificultad de definir la estructura de esta industria auxiliar dado que por una parte existía una gran dispersión de industrias por el ámbito nacional y, salvo algunas excepciones, los productos destinados a la construcción naval representaban porcentajes pequeños respecto a la actividad total de cada empresa.

Las previsiones de demanda se recogen en el cuadro 2.18, con el objetivo final comentado de alcanzar 5 millones de TRB en 1975; a este período (1968-71) le correspondería alcanzar un total de 1.740.000 TRB en el mercado interior, de las que 155.000 TRB corresponderían a buques pesqueros y el resto serían mercantes. La

---

2.52

*Se recogió bajo este epígrafe las siguientes actividades encuadradas según la Clasificación Nacional de Actividades Económicas (CNAE). G. 233: Fabricación de Soga y Cordel; G. 319-5 Fabricación de Pinturas Barnices y Tintas; G. 341: Industrias básicas del Hierro y el Acero; G. 342: Industrias básicas de metales no férreos; G.354: Construcciones Metálicas, calderería y soldadura. G. 356: Fabricación de artículos derivados del alambre, de hierro, acero y metales no férros; G. 363: Construcción de maquinaria para manipulación de Fluidos; G. 372-1: Fabricación de cables y conductores aislados; G. 374-3: Construcción de equipos y aparatos de comunicaciones inalámbricos; G. 376-4: Construcción de equipos eléctricos para buques; G. 381-3: Establecimientos constructores de maquinaria naval; G. 391-61: Fabricación de Instrumentos a bordo para la Marina.*

demanda exterior se calculó sobre la base de la alcanzada en el Primer Plan de Desarrollo, en torno a 200.000 TRB, pero con la salvedad que es indefinible y considerada sólo a efectos de complementariedad con la demanda nacional.

CUADRO 2.18

**PREVISIONES DE DEMANDA PARA EL II PLAN DE DESARROLLO, 1968-1971**

<u>Años</u>	<u>Mercado Interior</u>		<u>Mercado exterior</u>		<u>Total</u>	
	<u>TRB</u>	<u>M PTS.</u>	<u>TRB</u>	<u>M PTS.</u>	<u>TRB</u>	<u>M PTS.</u>
1968	390.000	10.800	90.000	2.400	480.000	13.200
1969	420.000	11.500	100.000	2.660	520.000	14.160
1970	450.000	12.200	110.000	2.940	560.000	15.140
1971	480.000	12.960	120.000	3.220	600.000	16.180
<b>TOTAL</b>	<b>1.740.000</b>	<b>47.460</b>	<b>420.000</b>	<b>11.220</b>	<b>2.160.000</b>	<b>58.680</b>

Fuente: Comisión de Maquinaria y bienes de equipo. Segundo Plan de Desarrollo.

Estos objetivos de producción se establecieron en el plan de acción concertada definido para el sector<sup>(53)</sup> en la Orden Ministerial de la presidencia del Gobierno de 26 de Julio de 1967, en la que como puede apreciarse se distribuía la producción entre el mercado nacional y de exportación en la proporción 80/20,

2.53

En concreto se acogieron ocho sociedades a la Acción Concertada, una de ellas con carácter vinculante, y se produjeron una asociación y dos fusiones, quedando finalmente cinco sociedades, con quince astilleros, que representaban en relación a 1969, el 90% del Sector. Vid. Construcción de Maquinaria y bienes de Equipo. Tercer Plan de Desarrollo económico y social.

permitiendo incrementar el grado de utilización de la capacidad productiva de un 66% en 1966 hasta el 80% en 1971.

A este respecto, la idea inicial de la acción concertada era terminar el proceso de reestructuración del sector en el transcurso del Segundo Plan; sin embargo, como consecuencia de una serie de causas tanto técnicas (dificultad de cumplir los plazos en el plan de fusiones previsto, escasez de información que soportase las decisiones a tomar) como económicas (retrasos en la concesión de créditos oficiales que incidieron negativamente en los planes de inversiones), parte de las actuaciones de reestructuración no se pudieron llevar a cabo retrasándose hasta la entrada en vigor del Tercer Plan de Desarrollo<sup>(54)</sup> en el que se estableció un objetivo de 10 millones de TRB a alcanzar en 1980.

A lo largo del Tercer Plan, una vez finalizado el proceso de reestructuración se definiría la política necesaria para preparar la evolución deseada para el sector durante el Cuarto Plan de Desarrollo.

La financiación de la producción prevista, recogida en el cuadro 2.19, se calculó sobre la base del plan anterior, es decir, financiar el 80% de la producción, una vez descontadas las primas y la desgravación fiscal que suponían en torno al 20%<sup>(55)</sup>.

---

2.54

*Del tercer Plan de Desarrollo únicamente se tiene información para el bienio 1972-73 ya que no llegó a aplicarse en su totalidad. En esos años las cifras de producción total previstas era de 42.500 TRB para 1972 alcanzándose únicamente 39.000 TRB, mientras que en 1973 prácticamente se cumplió el objetivo previsto (44.600 TRB frente a 44.263 realmente alcanzadas). Para más información puede consultarse la Documentación básica del IV Plan de Desarrollo, sector de Construcción de Maquinaria, págs. 60 y siguientes.*

2.55

*Esta financiación venía a ser en torno al 64% del valor de la producción, al deducirse primero el coste de la misma (20%) y luego aplicar la financiación del 80%. En concreto para el año 1968 sería, producción total 13.200 millones de pts., deducimos el 20% (2.640 millones de pts.) de primas y desgravación fiscal y sobre el neto 10.560 aplicamos la financiación del 80% (8.448 millones de pts.), que supone un 64% de la producción total prevista 13.200 millones de pts.*

Las condiciones de la misma eran similares a las que concedían el resto de países competidores, es decir, no se hacía distinción entre buques construidos para el mercado nacional y para exportación, siendo el plazo de amortización de ocho años y el tipo aplicable en torno al 5,5%; aunque estas condiciones podían modificarse ampliando plazos o reduciendo tipos en algunos casos especiales.

**CUADRO 2.19****FINANCIACIÓN DE LA PRODUCCIÓN EN EL II PLAN DE DESARROLLO, 1968-1971****(Millones de Pts.)**

<u>Años</u>	<u>Mercado interior</u>	<u>Mercado exterior</u>	<u>TOTAL</u>
1968	6.912	1.536	8.448
1969	7.360	1.702	9.062
1970	7.808	1.882	9.690
1971	8.295	2.061	10.356

*Fuente: Comisión de Maquinaria y bienes de Equipo. Segundo Plan de Desarrollo*

En relación a las inversiones y su financiación, cuadro 2.20, se siguieron las directrices establecidas en el régimen de acción concertada para la reestructuración del sector, estimándose una financiación oficial que ascendía a 3.500 millones de pts. a conceder a las empresas privadas vía acción concertada, recogiendo las autorizaciones de inversión para las empresas públicas en el apartado de Emisiones de Acciones y obligaciones, y que para las empresas del INI ascendía a 2.000 millones de pts.

**CUADRO 2.20**

**INVERSIONES PREVISTAS Y FINANCIACIÓN EN EL II PLAN DE DESARROLLO, 1968-1971**

(Millones de pts.)

Años	INVERSIONES			FINANCIACIÓN				
	A	B	Total	C	D	E	F	Total
1968	869	2.029	2.898	800	861	1.017	220	2.898
1969	925	2.160	3.085	850	908	1.102	225	3.085
1970	991	2.314	3.305	900	957	1.211	237	3.305
1971	1.038	2.422	3.460	950	957	1.302	251	3.460
<b>Total</b>	<b>3.823</b>	<b>8.925</b>	<b>12.748</b>	<b>3.500</b>	<b>3.683</b>	<b>4.632</b>	<b>933</b>	<b>12.748</b>

Nota:

A: Inversión en Maquinaria y Material de Transporte

B: Inversión en terrenos. Edificios, Gradas y diques

C: Créditos oficiales a medio y largo plazo

D: Emisiones de Acciones y Obligaciones, incluye inversión empresas INI por 2.000 millones de pts.

E: Autofinanciación y Amortizaciones

F: Financiación exterior

Fuente: Comisión de Maquinaria y bienes de Equipo. Segundo Plan de Desarrollo

Respecto de las industrias auxiliares, las previsiones relativas a la evolución de la producción, demanda e inversiones se recogieron en un capítulo aparte, pero dada la multitud de industrias que se incluían bajo este epígrafe<sup>(56)</sup> las

cifras aunque válidas a efectos de cálculo presupuestario son poco significativas, y no vamos a entrar en el detalle de las mismas.<sup>(57)</sup>

Finalmente, en relación a las medidas necesarias de política económica a aplicar para el normal desenvolvimiento del Segundo Plan, se estableció en la Orden Ministerial de 26 de Julio de 1967 de la presidencia del Gobierno, el régimen de Acción Concertada para el sector de Industrias Navales, estimándose un volumen de crédito oficial de unos 4.000 millones de pts.<sup>(58)</sup> Este crédito se preveía que cubriera hasta el 70% de las inversiones nacionales que se realizaran. No obstante, en el propio plan se recoge la escasez de la ayuda frente a las inversiones previstas (12.748 millones de pts.), "Por tanto es de temer que las inversiones reales sean inferiores a las supuestas".<sup>(59)</sup>

En relación a las primas a la construcción naval, se mantuvieron en el 9% del coste de la construcción (como en el primer plan), estimándose un total para el período en torno a 5.000 millones de pts.<sup>(60)</sup>, dado que el gobierno había limitado la financiación oficial a 4.000 millones de pts. y que el porcentaje de prima no cubría el efecto del arancel se estableció un criterio muy selectivo para la concesión de las ayudas a la construcción naval.

---

2.57 *No obstante, para mayor información puede consultarse la Comisión de Maquinaria y bienes de Equipo del Segundo Plan de Desarrollo económico y social, págs. 129 y siguientes.*

2.58 *Importe que corresponde a los 3.500 millones de pts. de créditos oficiales a M/P y L/P recogidos en el cuadro Nº 11 en el apartado C, de financiación, más 500 millones de pts. que corresponderían a créditos a conceder a la Industria auxiliar.*

2.59 *Tal como se recoge en el punto 5.1. Acción Concertada, de la comisión de Maquinaria y bienes de equipo. Op. Cit. págs. 130 y siguientes.*

2.60 *Que correspondería al 9% del total de 58.680 millones de pts. estimado como previsión de producción en el cuadro 2.18.*



Respecto de las políticas fiscal y financiera, se mantuvo el porcentaje de desgravación fiscal en el 12%, continuando con la línea de redescuento para la producción interna en las mismas condiciones que para la exportación, si bien y como consecuencia de la escasez de fondos dispuestos, se planteaba en el propio plan la necesidad de redefinir los objetivos de reestructuración e inversiones del sector.<sup>(61)</sup>

A este respecto, se produjo una situación que encorsetó la evolución del sector determinando que el sector bancario se convirtiera en el primer armador de España. Concretamente, al entrar en vigor las nuevas disposiciones respecto del crédito oficial y tener los bancos industriales cubiertos sus coeficientes de inversión, y al haber colaborado muy activamente en la financiación tanto del sector naval como del resto de sectores industriales, se acudió a la banca comercial y a la oficial (concretamente al banco exterior) para financiar las inversiones que requería la modernización del sector.

Adicionalmente a estos hechos, el crédito a la exportación era un crédito al vendedor, no al comprador, con lo que el exportador incurría en un nivel elevado de riesgo que en muchos casos la banca privada no estaba dispuesta a cubrir.<sup>(62)</sup>

Incluso al tener limitaciones sobre el nivel máximo de riesgo a incurrir con un cliente, exigían garantías (seguros a la exportación, hipotecas navales, etc.) que

---

2.61

*En efecto, como se comentó anteriormente, al hablar de la política financiera se insistía una vez más en "que los recursos de crédito oficial previsibles (4.000 millones de pts.) son inferiores a las inversiones que se considera que debe realizarse" sugiriendo la posibilidad de reconsiderar los planes de inversiones y financiación. "Comisión de Maquinaria y bienes de equipo". Op. Cit. Epígrafe 5.4.*

2.62

*Así ocurría que los Astilleros fabricaban para armadores extranjeros buques garantizados en parte con el crédito a la exportación, con esa garantía avanzaba la obra, dándose el caso que en algunos casos el armador extranjero no cumplía los plazos, o no recogía el buque, pasando la construcción a poder del banco.*

encarecían notablemente las operaciones, limitando los márgenes e incluso haciéndolas inviables por el excesivo coste de la financiación.

Este problema se agudizaba aún más en el caso de las construcciones para armadores nacionales. En efecto, al no contar el armador nacional con la garantía parcial del crédito a la exportación, la banca privada exigía mayores garantías obligando a que el propio armador avalase la construcción<sup>(63)</sup>, encareciendo el coste de la operación y determinando que en caso de impago el banco accediera a la propiedad de la construcción.

Adicionalmente, dos circunstancias acabaron por delimitar más aún el negativo entorno en que se desarrollaba la actividad naval. La primera, de orden interno, hacía referencia al sistema arancelario por el cual los astilleros españoles pagaban aranceles por los materiales que importaban compensándoseles posteriormente mediante las primas a la construcción naval<sup>(64)</sup>. Este sistema introducía rigideces en la evolución del sector dado que se producían habitualmente retrasos en la percepción de dichas primas, y que además no cubrían en su totalidad el mayor coste en que se incurría al usar materiales importados.

En consecuencia, este sistema comprometía la competitividad de los astilleros nacionales, toda vez que adicionalmente los competidores extranjeros al vender en nuestro país lo hacían como exportadores en el suyo propio recibiendo importantes ayudas económicas y financieras que los astilleros nacionales no tenían si vendían al mercado interior.

---

2.63 *Adicionalmente las condiciones en las que se concedía la hipoteca naval obligaba a pagar un impuesto del 1,9% sobre el valor de la construcción, al constituir, cancelar o modificar la misma, con lo que el coste se encarecía enormemente.*

2.64 *Sistema que como hemos visto no era de aplicación en el resto de países Europeos que importaban libremente los materiales, sin pagar aranceles, tanto en buques para el mercado nacional como para el de exportación.*

El segundo motivo, de orden externo, hace referencia a la revaluación de la peseta frente al dólar a principios de la década de los 70<sup>(65)</sup> que determinó una disminución de la competitividad internacional de la actividad naval española.

Consecuentemente, en las bases sectoriales del Tercer Plan de Desarrollo se establecieron una serie de actuaciones tendentes a restablecer la competitividad y restaurar los márgenes de los astilleros nacionales. Medidas que se concretaban, entre otras, en<sup>(66)</sup>:

- Crear alicientes para lograr que la banca privada financiase en mayor medida al sector naval.
- Mantener para los créditos a la exportación las condiciones fijadas en el consejo de la OCDE de 1969 (pago mínimo del 20% durante la construcción y crédito máximo del 80% a ocho años al 7,5% de interés).
- Disminuir el coste del seguro a la exportación (que en España era el doble de la media Europea y cuatro veces superior al del Reino Unido).
- Establecer una garantía para los armadores nacionales consistente en la prestación de un aval por parte del Estado garantizado por la hipoteca

---

<sup>2.65</sup>

Concretamente en el año 1972 se revaluó un 7%, y un 9% al año siguiente, afectando negativamente a la cartera de pedidos de los Astilleros, ya que a 1.1.1972 más del 55% de la cartera de pedidos correspondía a buques contratados con armadores extranjeros, y que habían sido contratados en dólares, de los que además el 47% correspondía a vencimientos de buques con pago al contado durante el período de construcción. Para más información puede consultarse la memoria del Tercer Plan de Desarrollo, 1972-1975, y las series del Lloyd's Register Shipping correspondientes a la década de los 70.

<sup>2.66</sup>

Vid. III P. D. E. S. 1972-75. Sector de construcción de maquinaria y bienes de equipo, págs. 52 y siguientes.

del buque, con lo que se evitaba pagar impuestos al ser un organismo de crédito oficial.

- Programar una reducción arancelaria paralela a la disminución del sistema de primas a la construcción naval para permitir una mejora de la competitividad de los astilleros, y puedan competir con la industria extranjera.

Todas estas medidas deberían estar en vigor a lo largo del Tercer Plan para conectar con las que se debían aplicar en el Cuarto Plan<sup>(67)</sup>, para lo cual era fundamental liberar la financiación prevista en la acción concertada, que como vimos anteriormente estaba atrasada por falta de crédito oficial. Sin embargo muchas de estas medidas no llegaron a aplicarse en su totalidad al no llevarse a término el Tercer Plan de Desarrollo.

---

2.67

*Que sería de aplicación en el período 1976-79, y que estaba perfectamente documentado y desarrollado, pero que no llegó a aplicarse al producirse el cambio de régimen político.*

#### **2.2.4.- VALORACIÓN DE LOS PLANES DE DESARROLLO**

Para valorar el efecto de los planes de desarrollo sobre la economía española en general y el sector naval en particular, hemos de referirnos previamente al Plan de Estabilización de 1959.

Este Plan fue el origen de la larga fase de crecimiento económico que llegó hasta 1970, constituyendo una nueva concepción del desarrollo económico en España. Hasta entonces la estrategia de desarrollo se había orientado "hacia dentro", estrategia que no era nueva<sup>(68)</sup> sino que desde la época de la restauración, como ha señalado Román Perpiñá, "la política económica española ha tenido una sola preocupación: la producción, y un sólo medio: hacerla toda nacional".<sup>(69)</sup>

Esta política de reserva del mercado nacional, se acentuó todavía más a raíz de la guerra civil, determinando un conjunto de caracterizaciones que marcaron el desarrollo posterior del proceso de industrialización, y que el Plan de Estabilización trató de modificar situando a la economía española en el punto de salida de la modernización. Entre ellas destacan las siguientes:<sup>(70)</sup>

- Crisis permanente de balanza de pagos que condujo a una actuación política de sustitución de importaciones y a la existencia de cuellos de botella en la producción interior por escasez de materiales de importación.

---

<sup>2.68</sup> Tal como recoge E. fuentes Quintana en "La crisis económica Española de los años 70". *Papeles de Economía Española* Nº 1. Madrid 1979.

<sup>2.69</sup> Tomado de Fuentes Quintana. *Op. cit.* pág. 89.

<sup>2.70</sup> Para más información puede consultarse E. Fuentes Quintana. "Oportunidades y riesgos del desarrollo económico Español". Madrid 1972.

- Una deficiente estructura de costes que impedía la racionalización de la producción y la obtención de economías de escala, no permitiendo la especialización e incidiendo negativamente en los precios.
- Un tejido productivo caracterizado por unas empresas generalmente pequeñas y mal equipadas, carentes de especialización, con niveles de productividad muy bajos y con problemas de abastecimiento de materias primas, lo que generaba una estructura industrial "prematuramente envejecida".

El convencimiento de que estas limitaciones de la política "hacia dentro" estaban conduciendo a la economía hacia una situación insostenible unido a que el resto de países de la OCDE (organización a la que España acababa de incorporarse) atravesaban una larga etapa de crecimiento, apoyada en un proceso de estabilización y liberalización, impulsaron la idea de cambio, que se hizo efectivo en 1959.

Se pueden diferenciar dos etapas<sup>(71)</sup> en el largo período que abarca desde 1959 hasta la crisis de 1973-74; la primera se articuló sobre la base de la liberalización de los intercambios que facilitasen las importaciones de capital, y la eliminación de la intervención del sector público en la economía; mientras que la segunda se orientó hacia una política más intervencionista y proteccionista, especialmente en los ámbitos laboral y financiero, en contra del talante liberalizador de las políticas anteriores, actitud que cristalizó a partir de 1964 en torno al Primer Plan de Desarrollo a partir del cual el deseo de desarrollo económico se mantendría, pero enmarcado dentro de una normativa más proteccionista y conservadora que se iría completando con el Segundo y Tercer Plan.

---

<sup>2.71</sup>

Como recoge fuentes Quintana en "La Crisis Económica Española", papeles de Economía Española Nº 1, Madrid 1979.

Un factor determinante en este proceso de desarrollo fue la población. En efecto, España contaba con mano de obra más que suficiente, incluso excedentaria, constituyendo una oferta ilimitada de empleo sobre la que se articuló una demanda proveniente de los sectores industrial y de servicios, que consiguió un intenso proceso migratorio incluso más allá de nuestras fronteras. El intenso éxodo rural que caracterizó a la década de los 60 no responde únicamente al desarrollo industrial y de los servicios, sino que tiene raíces sociológicas más profundas, que se hunden en el abandono de los valores agrarios y en la pérdida de una forma de vida tradicional en favor de la deificación de la sociedad industrial. Del campo se emigró sin contar con un puesto de trabajo, poniéndose de manifiesto la incapacidad de la política de desarrollo para tratar el problema de la agricultura. La intensidad del proceso se reflejó en el hecho que la población activa agraria pasó de representar el 33% a un 20% en quince años, mientras que en otros países como Francia este proceso se hizo en más de cincuenta años.<sup>(72)</sup>

A este respecto, otro factor determinante fue la incorporación de la mujer al trabajo a lo largo de la década de los 60, cifra que puede estimarse en torno a un millón de personas, muy semejante al éxodo rural en la misma época.

Este proceso de auge y crecimiento de la capacidad productiva se vio notablemente favorecido por las transferencias de los emigrantes y los gastos de los turistas, además de por la inversión directa exterior, determinando una estructura productiva definida por las siguientes características:<sup>(73)</sup>

---

<sup>2.72</sup> Para más información puede consultarse J. L. García Delgado, *"La agricultura, cambios estructurales en los últimos decenios"* recogido en *España Economía*, Ed. Espasa Calpe, Madrid 1989.

<sup>2.73</sup> A este respecto pueden consultarse dos artículos de Fuentes Quintana, ya citados, *"Oportunidades y riesgos del desarrollo económico español"*, Madrid 1972 y *"La crisis económica española"*, *Papeles de Economía* Nº1, Madrid 1979.

1.- El desigual crecimiento de los distintos sectores de la economía, que ha terminado por causar importantes desequilibrios y que se concretan en el retraso relativo del sector agrario respecto del resto de sectores productivos; en el distanciamiento entre los sectores de producción y comercialización que afecta a la fluidez de los canales de distribución incrementando los costes e impulsando al alza a los precios; y finalmente en la limitada oferta de bienes públicos que generó un déficit permanente de infraestructuras respecto de los países de nuestro entorno, y un desequilibrio constante en la producción de bienes públicos respecto de los privados.

2.- La necesidad de renovar y tecnificar de manera adecuada el obsoleto tejido productivo. Uno de los objetivos primordiales del Plan de Estabilización se basó en un volumen creciente de importaciones, dependiendo su financiación del saldo favorable de las balanzas de servicios (turismo), transferencias (remesas de emigrantes) y capitales.

Dado que la estructura productiva no logró mantener la apuesta del "desarrollo hacia afuera", se originaron déficits permanentes de la balanza de pagos, que ralentizaron el proceso de crecimiento, obligando a realizar costosos ajustes.



Esta debilidad de la estructura productiva ha sido estudiada en profundidad por la Fundación Empresa Pública<sup>(74)</sup>, que ha observado que el proceso de industrialización requirió de un enorme volumen de productos intermedios (especialmente en los sectores químico, eléctrico y maquinaria de todo tipo<sup>(75)</sup>), que, además de jugar un importante papel como motores del crecimiento, sirvieron para incorporar y difundir nuevas tecnologías, pero forzaron unas necesidades crecientes de importaciones.

Además estos productos intermedios importados eran a su vez básicos para poder exportar, condicionando por tanto la balanza de pagos, ya que el desarrollo industrial requería cada vez más productos importados, mientras que los sectores exportadores tradicionales, agricultura y minería, al no desarrollarse de forma homogénea al sector industrial, empujaban a la balanza de mercancías hacia situaciones de déficits permanentes.

- 3.- Este proceso de industrialización afectó muy directamente al mercado de trabajo; por una parte favoreció al éxodo de la población rural hacia el sector industrial y de servicios, y por otra el cambio industrial se orientó hacia procesos de producción más intensivos en capital que en

---

2.74

A este respecto pueden consultarse las excelentes publicaciones del programa de investigaciones económicas de la Fundación Empresa Pública del Instituto Nacional de Industria, así como Comín F. y Martín Aceña P. "INI 50 años de industrialización en España" Espasa-Calpe 1991, Fanjul O. y Segura J. (1977) "Dependencia productiva y exterior de la economía española 1962-70", Fundación del INI. Segura J. (1975) "Cambio técnico en España (1962-70): Un análisis provisional", Boletín de Estudios Económicos, 96. Rodríguez Romero L. (1990) "Transformaciones en la Estructura productiva Española durante la crisis 1978-85", Programa de Investigaciones Económicas - Fundación Empresa Pública INI.

2.75

Que conformarían parte de los sectores líderes del crecimiento, en el sentido de Rostow, del proceso de crecimiento e industrialización de la economía Española.

mano de obra<sup>(76)</sup>. A este efecto se le añadió el cambio cualitativo en la demanda de consumo, que se orientó hacia bienes de consumo duraderos, restando demanda a los productos tradicionales que utilizaban procesos productivos más intensivos en mano de obra que los anteriores.

La estimación de la función de paro en el período 1960-72 nos indica que un aumento del 1% del PIB en industria y servicios en un trimestre disminuía el paro registrado en un 3,23 en el mismo trimestre y un 17,94% a largo plazo; un aumento del salario real en un 1% provocaba un incremento del paro del 1,48% en el mismo trimestre y un 8,22% a largo plazo, mientras que la variable tendencia provocaba un aumento del paro en el trimestre del 5,15% y del 28,64% a largo plazo. Esto demuestra que el fuerte sesgo hacia el desempleo que recoge la variable tendencia (derivadas del crecimiento demográfico, tecnología utilizada, estructura de la demanda) fue compensado parcialmente por el intenso crecimiento económico (superior al 7%)<sup>(77)</sup> en el período indicado.

---

2.76

La Fundación Empresa Pública analizó en profundidad este cambio cualitativo de la producción, demostrando que las necesidades de trabajo disminuyeron entre 1962-70 a un ritmo acumulativo anual del 6,3%, esta reducción se hizo especialmente potente en los sectores más dinámicos. No obstante en todos sus trabajos señalan grandes diferencias en estos comportamientos según sectores. A este respecto puede consultarse Calvo J. L. "Estimaciones sectoriales de Empleo en la Industria Española 1964-1985". Documento de trabajo 9005; Martín Marcos A. "La contribución de los cambios en la estructura industrial al crecimiento de la productividad por trabajador 1964-1986". Doc. Nº 9003; Jaumandreu J. y Mato G. "Series desagregadas de valor de la producción y empleo en la industria 1973-81". Doc. Nº 8501. Todos ellos son documentos del programa de Investigaciones Económicas del INI.

2.77

Parcialmente, porque la emigración en la década fue en torno a 700.000 personas que junto a la cifra de paro estimada en unas 180.000 personas sitúan en 900.000 personas el número de trabajadores no incorporados a la industria nacional. Para más información puede consultarse E. Fuentes Quintana "La crisis Económica Española".

4.- En consecuencia, el proceso de desarrollo incrementó las necesidades de capital, que crecieron a una tasa acumulativa del 2,7% en el período, derivadas por una parte del cambio tecnológico y el proceso de sustitución de activos, y por otro de los bajos tipos de interés mantenidos, dado que el proceso de apertura al exterior contando con el Plan de Estabilización no se aplicó al mercado financiero, que se mantuvo con un nivel de intervención y control muy elevado.

El crecimiento económico se realizó en contra de la dotación natural de factores de la economía española, es decir, se basó en el más escaso, el capital, en contra del factor más abundante, el trabajo, forzando a éste a pagar el alto precio de la emigración.

5.- El desarrollo económico forzó un intenso proceso de sustitución en la economía: Sustitución de fuentes energéticas (carbón por petróleo y energía eléctrica); en los medios de transporte orientándose hacia medios de transporte de mayor consumo de energía (no ferroviarios) en contra de los energéticamente más ahorradores (ferroviarios). Como recoge Rodríguez Saiz L. "Se plantea un claro panorama de desequilibrio, entendido como infrautilización de unos medios de transporte, a la vez que otros son utilizados en exceso, con un crecimiento de costes más que proporcional. Este desequilibrio presenta una contradicción de tipo económico al producirse un despilfarro de recursos que, siendo susceptibles de usos alternativos, podrían y deberían dedicarse a la proporción de otras actividades necesarias para el desarrollo".<sup>(78)</sup>

---

2.78

Para más información relativa al sector de transportes, puede consultarse Rodríguez Saiz Luis "Un caso de planificación sectorial: La aplicación de modelos en la planificación del transporte". *Anales de economía del Consejo Superior de Investigaciones Científicas*. Madrid 1974.

Sustitución en la forma de vida familiar (utilización generalizada de electrodomésticos); en la demanda de bienes de consumo, productos no elaborados y naturales, por otros más elaborados; fibras naturales por textiles artificiales, etc. El denominador común de esos procesos de cambio<sup>(79)</sup> era alimentar una intensa demanda de energía, que constituía la dependencia más generalizada y crítica del proceso de crecimiento económico.

6.- En relación con los aspectos tecnológicos, el proceso de cambio se concretó en unos pocos sectores productivos<sup>(80)</sup> que concentraban la mayor parte de las importaciones, tanto de factores como de productos terminados, de manera que el proceso de desarrollo económico se fue haciendo cada vez más dependiente de esos sectores y de sus importaciones, lo que constituyó un rasgo diferenciador y una debilidad de la estructura productiva española.

7.- Finalmente, otro rasgo característico del proceso de desarrollo económico fueron las graves diferencias regionales<sup>(81)</sup> que se generaron como consecuencia de la localización empresarial en aquellas áreas que contaban con una base industrial establecida y una infraestructura suficiente para sostener un crecimiento de la

---

<sup>2.79</sup> Como recoge Fuentes Quintana E. en "La crisis económica Española", Madrid 1979.

<sup>2.80</sup> Que correspondería a los sectores Químico, energético y a las industrias metálicas, que actuaron como polos tanto de atracción como de difusión de los aspectos tecnológicos más modernos, en su época.

<sup>2.81</sup> La producción tendió a concentrarse en el triángulo formado por Ribadeo, Amposta y Rosas, más el área de Madrid. Así en 1973 el 54% del total de la renta nacional se obtenía en el 11% del territorio nacional, mientras que en el 53% del territorio nacional únicamente se obtenía un 11% del total de la producción. Como recoge Fuentes Quintana E., en "La Crisis económica española", pág. 100 y siguientes. Madrid 1979.

producción, mientras que el resto de las regiones no tuvieron un desarrollo similar.

Esta polarización industrial ha constituido un lastre para el desarrollo económico posterior no sólo porque desequilibró el proceso de modernización de la economía, sino además porque los distintos ritmos de crecimiento de los sectores frenaban a aquellos que eran más innovadores y productivos.

Todas estas características reclamaban correcciones importantes en la política de desarrollo<sup>(82)</sup>, sin embargo, aun cuando constreñían y dificultaban el proceso de desarrollo, no lo impedían, como pone de manifiesto el hecho que en la década de 1960-70 la tasa de crecimiento anual acumulativo del PNB a precios constantes fuera en España del 7,6%, muy por encima de la media registrada en los países de la OCDE en el mismo período, con un 4,8% y de la habida en años anteriores en nuestro país, un 6,1% en la década anterior y un 4,5% en el período 1945-50.

En efecto, en el período 1960-74, la economía española se fue llenando de rocas<sup>(83)</sup> (dependencia energética, incapacidad del sector agrario, debilidad financiera y tecnológica, déficit comercial exterior, etc.) que hacían muy poco flexible el sistema

---

2.82

Como recogieron los análisis de muchos economistas a lo largo de la segunda mitad de la década de los 60 y principios de los 70, entre ellos el mismo Fuentes Quintana lo puso de manifiesto en "Oportunidades y riesgos del desarrollo Económico Español". Centro de Estudios Universitarios (CEU), Madrid, 1972.

2.83

Rocas, como llamaba Keynes en 1924 a las rigideces que tenían determinados sectores productivos en Inglaterra, entre ellos el sector naval, que provocaban un nivel excesivo de paro, que se debía a la escasa movilidad de la mano de obra, la excesiva fuerza de los sindicatos, y las diferencias salariales entre las industrias libres y las protegidas. Como no se podía luchar contra esas rocas, proponía hundirlas en una marea de actividad económica. Keynes, J.M., "Does Employment need a drastic remedy?". *Collected Writings*, tomo XIX. Tomado de Fuentes Quintana "La crisis Económica Española". Madrid. *Papeles de Economía Española* Nº 1, 1979, págs. 84-136.

económico y permitían enmascarar muchas ineficacias, pero que no se pudieron valorar correctamente porque el nivel general de actividad, espoleado por una activa demanda tanto interna como externa, ocultaba su importancia real.

La rapidez e importancia de este crecimiento económico introdujo fuertes riesgos tanto exteriores (desequilibrios de balanza de pagos) como interiores (inflación, desequilibrios regionales), pero no sería hasta más tarde, a partir de 1972, cuando un conjunto de causas externas, terminaron con las fuerzas que sostenían la larga fase de auge del ciclo económico que se inició en 1951, el final de la etapa de auge mundial hizo imposible el sostenimiento de la devaluada estructura productiva con que la economía española encaraba la crisis de la década de los 70.

Estas particularidades de la estructura industrial, son extrapolables al sector naval. Como se ha puesto de manifiesto en las páginas anteriores, la dependencia de las importaciones, tanto de factores como de productos terminados, fue una constante a lo largo de estos años determinando un fuerte incremento de los costes de producción, pero era una medida absolutamente irrenunciable si se quería exportar, en especial si se tiene en cuenta la escasa producción interna de los materiales necesarios en la construcción naval.

A los problemas de suministro de materiales, se les unieron otros de no menor importancia; en primer lugar los derivados de la mano de obra, en la que además de su elevado coste se añadió la escasa cualificación. En efecto, hemos comentado los esfuerzos de la empresa en incrementar el nivel de cualificación de la misma, pero se dio el hecho que cuando se tenía la cualificación suficiente, muchos de ellos se iban a otras empresas con mejores salarios, e incluso emigraban a otros países, en especial a Alemania, atraídos por los mejores sueldos y expectativas de trabajo, dejando a la empresa en la situación inicial, determinando una permanente escasez de obreros especializados.

Por otra parte, estaba el aspecto de financiación de las construcciones. Se han comentado anteriormente los frecuentes retrasos en el cobro de las primas a la Construcción Naval y los problemas derivados de la existencia de aranceles para proteger la producción interna, y que dieron lugar a una modificación de las condiciones de acceso a la financiación oficial.

Esta financiación se canalizaba a través del Banco de Crédito Industrial (BCI), y alcanzaba, como vimos anteriormente, hasta el 80% del valor de la construcción. La particularidad estaba en que ese crédito se concedía directamente al armador y no al astillero, de manera que el armador únicamente corría el riesgo de financiar el 20% del buque, porcentaje que normalmente se reducía si lograba financiarse vía proveedores (mediante descuentos, o alargando los plazos de pago), con lo que el riesgo financiero para el armador era pequeño; este hecho determinó que el construir barcos fuera un buen negocio, y el número de armadores creció exponencialmente.

Por otra parte, como la garantía del crédito era el propio buque, si el armador no conseguía fletes para el buque, dejaba de pagar las cuotas del crédito y que le embargaran el barco; en todo caso lo máximo que podía perder era el 20% del valor del mismo.

Este hecho fue el que determinó que cuando se inició la crisis económica internacional y el mercado de fletes se hundió, los armadores españoles se quedaron sin trabajo para sus barcos y dejaron de pagar al BCI, que se convirtió por este procedimiento en el primer armador mundial al final de la década de los 70.

## **2.2.5- CONSTITUCIÓN DE ASTILLEROS ESPAÑOLES, S.A. (AES)**

Al comienzo de la década de los 70, uno de los determinantes del entorno del sector naval internacional era la progresiva tendencia hacia las "macroconstrucciones", especialmente evidente en el subsector de los petroleros.

Esta orientación de la demanda era perceptible en el sector naval nacional, sin embargo ninguno de los astilleros existentes en aquel momento tenía la capacidad técnica y financiera suficiente como para poder acometer en solitario, y con las garantías suficientes, un proyecto de tales características.

Estas carencias eran también evidentes para las autoridades económicas y consecuentemente, en el marco de los Planes de Desarrollo, se incluyó la Acción Concertada como un instrumento que facilitase los medios técnicos y la financiación para llevar a cabo los ajustes necesarios en el sector industrial.

Uno de esos subsectores fue el sector Naval y al amparo de la acción concertada se llevaron a cabo las negociaciones previas<sup>(84)</sup> para la constitución de una empresa con la envergadura suficiente para afrontar las nuevas necesidades de la demanda.

Dichas negociaciones se materializaron definitivamente el 1/12/1969 al llegarse a un acuerdo de fusión entre tres de los principales astilleros de la época que eran la Compañía Euskalduna de construcción y reparación de buques, la Sociedad Española de construcción Naval S.A., y los Astilleros de Cádiz, S.A.

---

<sup>284</sup>

Que se materializaron en la firma de un Acta previa de Concierto, con fecha 14 de Junio de 1969.



Como se recoge textualmente<sup>(85)</sup> "... se acuerda la fusión, acogida al régimen de Acción Concertada en el sector de Industrias Navales, de las tres Sociedades Anónimas, Compañía Euskalduna de Construcción y reparación de buques; Sociedad Española de Construcción naval; y Astilleros de Cádiz, mediante la disolución sin liquidación de las tres Sociedades y el traspaso, con carácter de sucesión universal de sus respectivos patrimonios, a una nueva Entidad que ha de adquirirlos con todos los derechos y obligaciones ...".

Dicha entidad sería conocida posteriormente como Astilleros Españoles S.A.<sup>(86)</sup>, los balances constitutivos de la nueva sociedad y aprobados por las tres sociedades fueron los cerrados a 31-12-1968, fecha a la que se retrotrayó la fusión, constituyéndose la nueva sociedad el primero de Diciembre de 1969. Sin embargo dado que prácticamente había pasado un año completo y aún cuando en la escritura de constitución se reconocía como propio de AESA, el ejercicio de 1969 se liquidó por cuenta de las tres antiguas sociedades; de forma que a efectos de balance y cuenta de resultados el primer ejercicio de AESA fue el año 1970.

El acuerdo de fusión quedaba supeditado a una cláusula suspensiva que era la obtención de los beneficios que otorgaba la legislación vigente a las concentraciones de empresas<sup>(87)</sup>, que fueron concedidas el 15 de Diciembre de 1969.

---

<sup>2.85</sup> Tal como se recoge en el expositivo VII de la escritura de constitución de Astilleros Españoles, S.A.

<sup>2.86</sup> En adelante AESA.

<sup>2.87</sup> En documento unido a la escritura de constitución se recoge con dicha fecha la concesión de los beneficios, conforme a lo preceptuado en la O.M. de 5 de Abril de 1965 y al amparo de lo establecido en el artículo 135 de la Ley de 26.12.1957 y sus posteriores adaptaciones, por los que se les eximió del pago del Impuesto sobre transmisiones patrimoniales y actos jurídicos documentados, igualmente se declaró exenta la adjudicación y traspaso en bloque de los patrimonios, así como el impuesto sobre la renta de Sociedades relativo a las plusvalías de terrenos.

Con anterioridad, (en la reunión de 28-6-69) el Ministerio de Industria expresó públicamente su satisfacción por el acuerdo de fusión<sup>(88)</sup>, que debía llevarse a efecto sobre la base de igual participación del Instituto Nacional de Industria y del capital privado en la nueva sociedad. En consecuencia, las aportaciones de cada sociedad a la nueva que se constituyó, no determinaron los porcentajes de participación del Instituto ni del capital privado, en la nueva sociedad.

Este hecho determinó que la aportación del Instituto Nacional de Industria sufriera un ajuste a la baja en torno al 20% sobre el valor en libros de la aportación de Astilleros de Cádiz, ya que teniendo un mayor capital social, la participación que se asignó en el accionariado de la nueva sociedad no se corresponde con el valor de su aportación, efecto que no se da en las aportaciones de las otras dos sociedades integrantes.

En efecto, el capital social de cada una de las compañías fusionadas era el siguiente:

- **Compañía Euskalduna de construcción de Buques.-**

519.608.500 pts., repartidos en 1.039.217 acciones al portador de 500 pts. de valor nominal cada una, y totalmente desembolsadas.

- **Sociedad Española de construcción Naval.-**

405.716.000 pts., repartidos en 905.716 acciones de 1.000 pts. de nominal cada una, totalmente desembolsadas.

---

<sup>2.88</sup>

*Tal como se recoge en la escritura de constitución, expositivo XII.*

**- Astilleros de Cádiz.-**

1.834.700.000 pts., distribuido en 183.470 acciones de 10.000 pts. de nominal cada una, totalmente desembolsadas.

Sobre esta base, y teniendo en cuenta la directriz del Ministerio "... el acuerdo de fusión de las compañías debía llevarse a efecto sobre la base de igual participación del INI y del capital privado", se llegó a una distribución del capital de la nueva sociedad resultante, AESA, según a la siguiente distribución<sup>(89)</sup>:

- Los accionistas de Euskalduna recibieron una acción de la nueva sociedad de un valor de 1.000 pts., por cada dos acciones de 500 pts. de las que poseían de la compañía Euskalduna. El total de acciones que recibieron fue de 519.608 acciones.
- Los accionistas de la Sociedad Española de Construcción Naval, recibieron una acción por cada una que poseían de la anterior sociedad, con un valor nominal de 1.000 pts.; en total recibieron 905.716 acciones de la nueva sociedad.
- Los accionistas de Astilleros de Cádiz, recibieron un total de 1.425.324 acciones de la nueva sociedad, con un valor unitario de 1.000 pts., por el paquete de 183.470 acciones de 10.000 pts. de nominal que constituía el capital social de los Astilleros de Cádiz.

Por tanto, se produjo un ajuste a la baja de un 22% en el valor de la compañía, mientras que la valoración de las demás fue a la par.

---

2.89

*Escritura de constitución de Astilleros Españoles, cláusula Séptima.*

La nueva sociedad, AESA<sup>(90)</sup>, se constituyó con una capital social de 2.850.648.000 pts., representado por otras tantas acciones de 1.000 pts. nominales cada una, emitidas al portador al cambio de 141,085% con una prima de emisión de 409.376.000 pts., siendo su objeto social<sup>(91)</sup> "La construcción y reparación de buques de todas clases y material flotante, y de su maquinaria propulsora y auxiliar ...".

La compañía así constituida pasaba a ser la primera del sector naval en España, en el campo de grandes astilleros, como se recoge en el cuadro 2.21.

**CUADRO 2.21**  
**ACTIVIDAD INICIAL DE AESA, 1969-1970**

	AÑO 1969		AÑO 1970	
	TRB	%	TRB	%
Nuevos Contratos				
AESA	723.013	57	1.204.236	56
Resto Sector	542.235	43	948.499	44
Puestos de Quilla				
AESA	315.531	39	552.750	55
Resto Sector	500.763	61	447.287	45
Botaduras				
AESA	285.328	50	549.923	59
Resto Sector	286.030	50	380.163	41
Entregas				
AESA	424.364	71	441.000	59
Resto Sector	176.266	29	303.325	41
Índice Actividad (tonelaje ponderado)				
AESA	327.637	51	523.399	58
Resto Sector	312.273	49	378.734	42

Fuente: Memoria AESA, 1970.

<sup>2.90</sup> Escritura de constitución de AESA, Estatutos, Capítulo I, artículo 5º.

<sup>2.91</sup> *Ibidem*, artículo 2º.

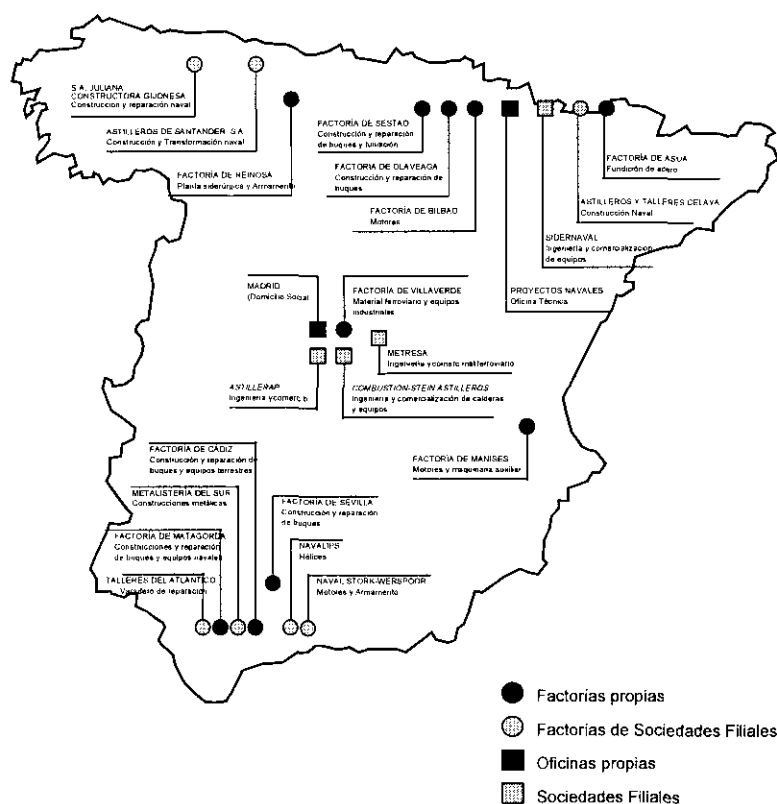
Como puede apreciarse, la nueva compañía se situaba en el primer lugar del sector en la mayoría de actividades, en especial a partir del año 1970 en el que se consolida realmente la actividad<sup>(92)</sup> y comenzaron las operaciones como entidad independiente.

Las instalaciones iniciales de la nueva compañía se recogen en el gráfico

2.E.

### GRÁFICO 2.E

#### INSTALACIONES INICIALES DE AESA, 1970



Fuente: Memoria actividades AESA. 1970

2.92

A estos efectos conviene recordar lo comentado anteriormente relativo a que la actividad de la compañía se inició realmente en 1970, pues la firma de constitución se hizo en el mes de Diciembre de 1969 con efecto retroactivo de 1 de Enero de 1969, pero como ya había pasado prácticamente el ejercicio, se imputó éste a cada una de las compañías integrantes, iniciándose realmente la actividad en 1970.

Los acuerdos iniciales<sup>(83)</sup>, recogidos posteriormente en los planes de expansión de la compañía, y enmarcados en la acción concertada preveían la construcción de un nuevo astillero en la factoría de Matagorda (que se inició en 1970), la especialización de la construcción naval en el resto de factorías, la concentración de medios de producción y la ordenación de la industria auxiliar.

En consecuencia se llevó a cabo un plan de reordenación de los centros productivos: así las factorías de Matagorda y Cádiz fueron disminuyendo su producción en la medida que se desarrollaba el nuevo astillero de Matagorda, mientras que el centro de reparaciones de Cádiz se especializaba en su actividad.

La factoría de Sevilla se especializó en la construcción de buques standard, dada la limitación de la esclusa del río. Las de Olaveaga y Sestao coordinaron sus actividades de construcción naval, al tiempo que sus actividades de fabricación de motores se orientaron hacia los diesel de velocidad media, dado que la factoría de Manises se especializó en grandes motores directamente acoplados. Por último, la Naval Stork-Werkspoor concentró su actividad en los motores pequeños y en los grupos auxiliares.

La acción concertada financiaba estos ajustes proporcionando hasta un 70% de la inversión necesaria para la modernización de los astilleros, mientras que el restante 30% debía aportarse por la propia empresa.

A estos efectos es importante señalar, que también existió la acción concertada siderúrgica, que afectaba a la factoría de Reinosa en la que se introdujeron modificaciones y ampliaciones derivadas de las nuevas necesidades de

---

<sup>2.93</sup>

*Establecidos en el preacuerdo de fecha 14 de Junio de 1969. Ver nota 2.84.*

producción y que se concentraron básicamente en las nuevas prensas de forja de 7.000 toneladas y en los nuevos trenes de laminación.

Para poder financiar la parte de las inversiones que le correspondían, se hizo necesario modificar los estatutos de la sociedad para tener una mayor facilidad para obtener fondos, añadiendo dos artículos adicionales que le permitieran una mayor capacidad financiera.<sup>(94)</sup>

Finalmente, la plantilla inicial en 1969 alcanzaba la cifra de 20.974 empleados que, en línea con la preocupación social de la época, mantuvo las ventajas crediticias, de educación, sanidad, y acceso a viviendas que se han comentado anteriormente al analizar los Astilleros de Cádiz, S.A.

---

2.94

*Se añadieron dos artículos adicionales al capítulo VIII, bajo la rúbrica "Autorizaciones de la junta de 18.6.1970 al Consejo de Administración"; el primero de los cuales básicamente permitía al consejo "Aumentar el capital Social una o más veces dentro del plazo de 5 años" y el segundo le autorizaba para emitir obligaciones una o más veces hasta un importe de 4.500 millones de pts. Vid. Memoria de Astilleros Españoles 1970.*

## CAPÍTULO III.- CRISIS Y RECUPERACIÓN DEL SECTOR NAVAL

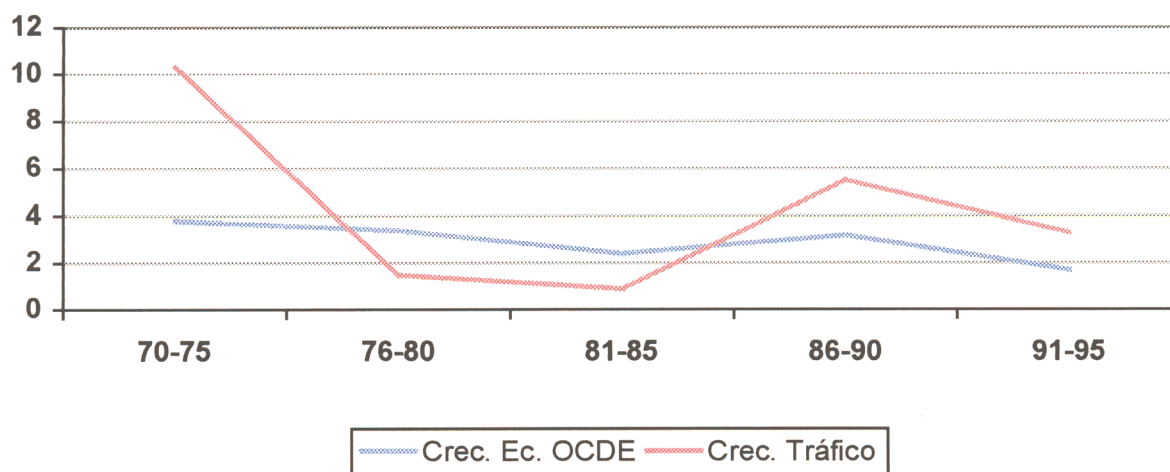
### 3.1.- INTRODUCCIÓN

Antes de analizar la evolución del sector naval desde la década de los 70, me parece necesario explicar algunos determinantes que caracterizan y enmarcan dicha evolución.

La construcción naval es un negocio derivado principalmente de las necesidades de transporte marítimo, que a su vez, están determinadas por la evolución del comercio internacional, del que en torno a un 90% se realiza por vía marítima.

Consecuentemente, es el crecimiento económico y los efectos inducidos que éste ejerce sobre el comercio internacional los que, en última instancia, van a condicionar la demanda de buques. Esta relación puede apreciarse en el gráfico 3.A,

**GRÁFICO 3.A**  
**RELACIÓN CRECIMIENTO ECONÓMICO Y TRÁFICO MARÍTIMO, 1970-1995**  
(tasa media de variación)





donde el crecimiento del tráfico marítimo suele ser mayor que el crecimiento económico, anticipándose a sus variaciones; es decir, cuando la economía crece, el tráfico crece más, y cuando disminuye también es mayor la disminución del tráfico.

Sin embargo, dado que una de las características del sector es el largo período de ejecución de las nuevas construcciones, alrededor de dos años, la demanda de buques se hace más sensible a las expectativas de crecimiento que a las propias tasas de variación de las economías. De manera que partiendo de una determinada estructura de flota (tanto en volumen como por tipo de buques), las perspectivas de crecimiento económico van a incidir sobre el nivel de fletes, porcentaje de flota amarrada, volúmenes de desguaces y, en suma, sobre la demanda de nuevas unidades de transporte.

Se aprecia por tanto una relación funcional entre crecimiento económico, comercio internacional, transporte marítimo y construcción naval, a la que, no obstante, es necesario añadir dos nuevas variables, la financiación de las nuevas construcciones y la intervención estatal.

Respecto de la primera, los buques son medios de transporte de un elevado valor unitario (un petrolero medio puede costar hoy día en torno a 5.500 millones de pts. y algo más de la mitad un carguero medio) con una vida media bastante larga, en torno a 20 años; por tanto, un determinante importante de su demanda es cómo financiar esa elevada inversión, motivo por el cual todos los países que construyen barcos apoyan y promocionan su construcción naval.

En relación al segundo determinante, el transporte marítimo constituye para la mayor parte de los países la vía por la que acceden al comercio internacional, motivo por el que es necesario mantener una industria productiva; además es imprescindible una flota propia por razones de seguridad económica, al

menos en algunos tráficos comerciales esenciales (la reserva de bandera es una medida generalmente aplicada), al margen de que la flota mercante constituye, en caso necesario, un soporte fundamental para la marina de guerra, lo que se ha dado en llamar el "cuarto ejército".

De forma adicional a estos condicionantes económicos y estratégicos, existen otros de carácter social y político que afectan al sector de tal forma que, a pesar del reconocimiento generalizado por parte de las autoridades económicas de que el sector mantiene una situación de sobrecapacidad de producción, de que se le considere un sector maduro, e incluso en declive, ninguno de los principales países desarrollados ha renunciado a mantener un cierto nivel de capacidad de construcción naval, a pesar de haberla reducido y reconvertido.

En las páginas siguientes analizamos la evolución que ha tenido la construcción naval internacional desde la década de los 70, estudiando las causas que han determinado su declive sectorial.

### **3.2.- ENTORNO MUNDIAL**

#### **3.2.1.- SITUACIÓN ANTES DE LA CRISIS**

La economía mundial inició la década de los 70, partiendo de una situación relativamente estable, aunque con síntomas inflacionistas. La actividad comercial registró una importante tasa de crecimiento frente al año anterior (10%) que se tradujo en un incremento del tráfico marítimo especialmente importante en el petróleo (que suponía un 55% del tráfico marítimo), debido en gran parte a los cierres del Canal de Suez en 1967 y 1970, de tal manera que las cifras de graneles líquidos registraron sus niveles máximos históricos.

Los fletes crecieron notablemente, en torno al doble del año anterior, alcanzando la cifra más alta de los últimos quince años. Las causas explicativas de este hecho fueron, por un lado, el alza espectacular de la demanda de materias primas siderúrgicas por parte de las acerías europeas y japonesas, que incidió directamente sobre los fletes de los "bulkcarriers", y por otro, que el segundo cierre del Canal de Suez disparó los precios del transporte de petróleo, de tal manera que los grandes petroleros<sup>3.1</sup> se convirtieron en buques realmente rentables. Consecuentemente, el grado de utilización de la flota mundial mejoró, pero más por una reducción de la flota amarrada. Se pusieron en servicio 130.000 TRB, por nuevas construcciones, manteniéndose los petroleros como el segmento individual más importante de la flota mundial, suponiendo el 38% del total.

Paralelamente al proceso anterior, se registró en este período un fuerte crecimiento de los costes de producción, derivado, por una parte, del aumento del precio de las materias primas, en especial la chapa naval que prácticamente duplicó

---

<sup>3.1</sup> Los llamados VLCC (Very large cruise carrier), buques petroleros de más de 150.000 toneladas.

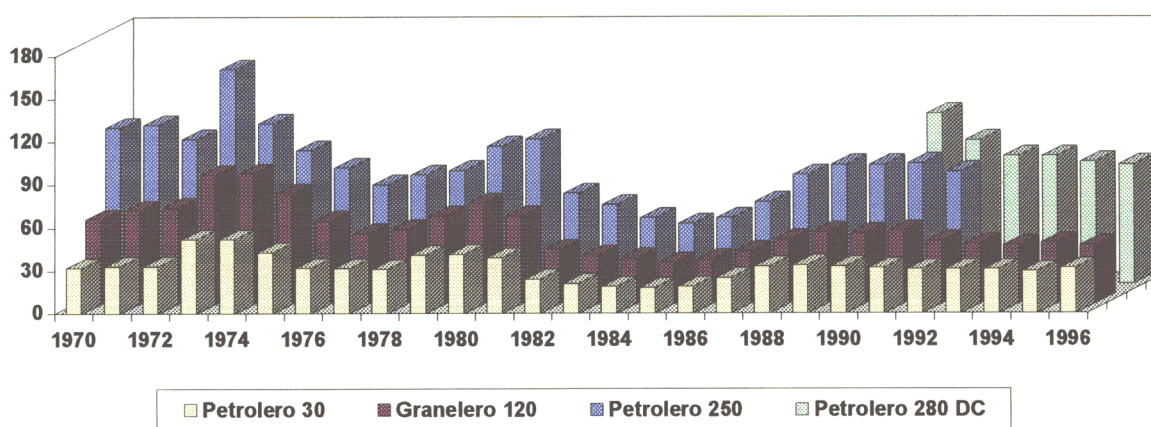
su precio respecto al año anterior, y por otra, del componente salarial que creció en torno al 20% en el mismo período.

En consecuencia, los precios de los buques de nueva construcción registraron su máximo valor en los últimos diez años, siendo los supertanques y los grandes "bulkcarriers"<sup>(2)</sup> los que tuvieron los mayores incrementos (40/50%), mientras que los buques medios y pequeños tuvieron aumentos más modestos, aunque importantes (20/30%); la evolución de los precios se recoge en el gráfico 3.B, donde se aprecia la tendencia decreciente a lo largo de la década de los 70, recuperándose a principios de los 80 para volver a caer posteriormente.

### GRÁFICO 3.B

#### PRECIOS DE BUQUES DE NUEVA CONSTRUCCIÓN, 1970-1996

Millones de U.S.\$ de 1994



Nota.- El petrolero de doble casco comenzó a producirse a partir de 1991.

Fuente: Fearnleys.

### **3.2.2.- DÉCADA DE LOS 70: CRISIS ECONÓMICA**

En el año 1970 la situación del sector se encontraba claramente polarizada en dos frentes, ya que Japón por una parte y los constructores europeos (AWES) por otra<sup>(3)</sup>, se repartían el mercado mundial.

En efecto, la cartera de pedidos mundial, al final de año, alcanzaba la cifra de 78,5 millones de TRB, de las que el 52,7% correspondían al AWES y el 30,7% a Japón, aunque se apreciaba una fuerte agresividad comercial de terceros países, especialmente por parte de Corea. Esta situación se repetía en el capítulo de las entregas de buques de nueva construcción; en este año el total de entregas ascendió a 20,9 millones de TRB, de las que el 44,6% correspondió a AWES y el 17,5% a Japón, repartiéndose los demás países el resto.<sup>(4)</sup>

Las previsiones al inicio de la década de los 70 eran bastante optimistas, así la OCDE en su informe<sup>(5)</sup> para el período 1970-80 preveía un crecimiento medio del PNB a nivel mundial en torno al 5,3%, con un horizonte temporal exento de tensiones económicas o políticas. Esta previsión le parecía a AWES excesivamente optimista rebajando la tasa de crecimiento al 4,7%.

Las previsiones referidas al sector naval en concreto también eran muy halagüeñas; así la capacidad de producción de AWES, que en el año 1970 ascendía a 11 millones de TRB esperaba poder incrementarla, para alcanzar en 1975 los 12

---

<sup>3.3</sup> AWES es la asociación de constructores navales de Europa Occidental, y engloba a los siguientes países: Alemania, Bélgica, Dinamarca, España, Finlandia, Francia, Holanda, Italia, Noruega, Reino Unido y Suecia.

<sup>3.4</sup> Según las estadísticas de Lloyd's para el año 1970.

<sup>3.5</sup> Para mayor información puede consultarse OCDE "World Economic Outlook" año 1970 y siguientes.

millones de TRB. Por su parte, Japón mantenía al inicio del período una capacidad de producción de 9,6 millones de TRB que deseaba aumentar hasta 15 millones de TRB en esa fecha; los terceros países también aumentarían su potencial de producción hasta 3,5-4 millones de TRB, de manera que la capacidad de producción mundial se situaría en 1975 en torno a 31 millones de TRB.

Para el resto de magnitudes se esperaba una evolución alcista similar; en el tráfico marítimo, un crecimiento anual medio hasta el final de la década del 7,5-8,5% para el petróleo y algo inferior, 5,4-6%, para cargas secas. Esta previsión suponía que el desarrollo de la flota mercante en el mismo período sería del 7,2%-7,9% anual en el caso de los petroleros y del 4,2%-4,7% para el resto.

Añadiendo los reemplazos por bajas, se estimaba que, en dicha década, la demanda media anual de nuevas construcciones se situaría en torno a 22-23 millones de TRB/año, con lo que la demanda total se colocaría al finalizar el período entre 244-259 millones de TRB.

Pero la evolución real fue menos boyante que las previsiones. El 15 de agosto de 1971 se produjo un hecho fundamental que fue la suspensión, por el presidente Nixon, de la convertibilidad internacional del dólar en oro, la supresión de las paridades fijas y la implantación de una serie de medidas restrictivas del comercio internacional, en especial el de importación.

El efecto de estas medidas supuso un fuerte quebranto a la construcción naval, sobre todo la de aquellos países que tenían contratos firmados en dólares, que eran prácticamente todos. En especial destacaba Japón, que estimó unas pérdidas en torno a 815 millones de dólares (aunque el Gobierno las compensó posteriormente en dos terceras partes); para España este efecto se estimó en unos 5.000 millones de pts.

Por otra parte las restricciones comerciales supusieron un efecto negativo a añadir a la baja demanda de buques, que redujo notablemente las carteras de pedidos de los astilleros, en un momento en el que más del 90% de la flota combinada de petroleros y minerales se dedicaba exclusivamente a transportar petróleo.

En 1973 se inicia una nueva etapa en la construcción naval, condicionada, lógicamente, por lo que posteriormente se dio en llamar “crisis de la oferta”, cuyo exponente más conocido, aunque no el único, fue el incremento del precio de los materias primas en general, y más concretamente del precio del petróleo.

El aspecto más característico fue la desaceleración de las cifras de cartera de pedidos y nuevos contratos, que pasaron a ser mejores para Japón en contra del AWES, aunque en entregas de nuevas construcciones se invirtió esta tendencia, registrándose un mayor crecimiento por parte del AWES. Adicionalmente, se produjo un progresivo deterioro del mercado de fletes y la tendencia al gigantismo en las nuevas construcciones, pasando de los VLCC (de 200 mil TPM) a los ULCC (“Ultra large Crude Carrier”) de más de 300 mil TPM, que además, mantuvieron una gran demanda, y fueron el único segmento que mantuvo los precios en un entorno de alzas generalizadas (en especial los precios japoneses que, no obstante, continuaban siendo como media un 15% inferiores a los de sus competidores europeos) alentadas por la crisis financiera, mientras que los graneleros y “bulkcarriers” se mantuvieron por debajo de este tonelaje, habiendo alcanzado un techo máximo de 275 mil TPM, siendo lo más frecuente un peso de entre 18-60 mil toneladas, que integraba más del 50% del tonelaje.

El primer hecho a destacar es que el efecto directo de esta crisis sobre el sector naval no se aprecia sino posteriormente, a partir de 1976, debido a la longitud del proceso de fabricación que amortiguó el impacto inicial al menos dos años.

Adicionalmente a estos efectos, se produjo un cambio en la normativa legal que amparaba la actividad del sector y que, como veremos posteriormente, se concretó en la entrada en vigor de la Tercera Directiva Comunitaria y en el Acuerdo General de los países de la OCDE acerca de las condiciones del crédito a la exportación.

Las cifras generales de actividad del año 1973 se recogen en el cuadro 3.1 a continuación:

**CUADRO 3.1**  
**ACTIVIDAD DEL SECTOR NAVAL EN EL MUNDO, 1973**

	<u>Cartera De Pedidos</u>		<u>Entregas</u>		<u>Nuevos Contratos</u>	
	<u>M.TRB</u>	<u>Nº BUQUES</u>	<u>M.TRB</u>	<u>Nº BUQUES</u>	<u>M.TRB</u>	<u>Nº BUQUES</u>
AWES	53,2	2.208	11,6	979	26,8	1.479
JAPÓN	59,5	1.526	14,7	1.080	34,9	1.684
RESTO	16,1	1.296	4,0	940	10,9	1.141
<b>TOTAL</b>	<b>128,8</b>	<b>5.030</b>	<b>30,4</b>	<b>2.999</b>	<b>72,8</b>	<b>4.304</b>

*Fuente: AWES*

Lo más significativo del referido cuadro, respecto a los años anteriores, es la fuerte agresividad mostrada por los países emergentes, especialmente en cartera



de pedidos y nuevos contratos, donde su mayor cuota de participación se consigue a costa de reducir la participación japonesa, mientras que el AWES se mantiene relativamente estable. No obstante, en entregas, Japón seguía manteniendo el liderazgo.

Uno de los rasgos característicos del sector naval era la existencia de cierto exceso de capacidad de bodegas respecto al porcentaje de la utilización de las mismas, es decir, se mantenía un exceso de oferta, que como consecuencia de la crisis tendió a agudizarse condicionando fuertemente la actividad sectorial.

En efecto, la OCDE realizó a principios de la década un análisis de demanda para el período 1971-80, calculando que la demanda conjunta para el AWES/SAJ<sup>(6)</sup> ascendería a unos 300/312 millones de TRB; como las entregas reales entre 1971-75 fueron de 145 millones de TRB, quedaban por fabricar 155 millones de TRB que serían la demanda estimada. Dado que la capacidad de producción estimada, para la misma época, era de unos 197,5 millones de TRB, existía un exceso de oferta de 42,5 millones de TRB.

Este exceso de oferta fue uno de los determinantes de los ajustes que se llevaron a cabo posteriormente, dado que tendió a agudizarse muy por encima de las previsiones que se habían realizado al inicio de la década (incluso por encima del escenario más negativo) y que, ya entonces, preveían una elevada sobrecapacidad de producción al final de la década de los 70. En el gráfico 3.C se analiza esta evolución, donde se aprecia un permanente exceso de oferta que se ajusta con las sucesivas reestructuraciones sectoriales.

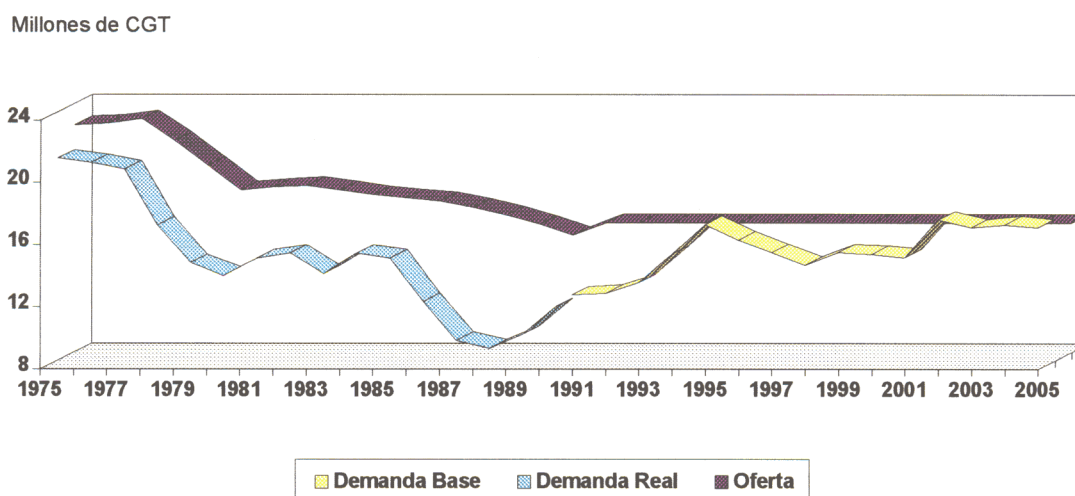
---

<sup>36</sup>

SAJ (Shipbuilders Association of Japan) - Asociación que engloba a los astilleros japoneses.

En la parte derecha, se comparan dichas magnitudes pero en términos previstos, proyectándose una progresiva convergencia de las cifras a finales del período, una vez reajustadas las respectivas capacidades de producción.

**GRÁFICO 3.C**  
**OFERTA Y DEMANDA DE CONSTRUCCIÓN NAVAL, 1975-2005**



*Fuente: Ocean Shipping Consultants y elaboración propia.*

La crisis de la energía provocó una situación de confusión que afectó por una parte al equilibrio oferta/demanda, y por otra parte al marco legal que determinaba la actuación del sector, tal como habíamos comentado anteriormente. Veamos, acto seguido, con más detalle estos dos aspectos:

- a) En relación con la situación de confusión, coincidieron una serie de circunstancias que afectaron a la evolución del sector. Por un lado se produjeron

cambios en las normas de construcción de buques por parte del IMCO<sup>(7)</sup>, que prescribieron la separación de tanques de lastre y tanques de carga en los petroleros y que entraron en servicio a partir de 1980. Esto implicaba un aumento del coste de construcción y una situación de incertidumbre hasta que se definiera técnicamente el tamaño óptimo del nuevo buque.

Por otra parte se llevó a cabo la apertura del Canal de Suez, que preveía una serie de modificaciones en tres etapas para permitir el paso de buques de mayor calado:

- La primera etapa, ya cubierta en 1974, permitía el paso de buques de hasta 60.000 TPM en carga (200.000 TPM en lastre), absorbiendo un tráfico potencial de 150 millones de toneladas de tráfico, lo que suponía entre el 4-5% del tráfico mundial; este hecho equivalía a reducir la flota existente entre un 3-4%.
- La segunda etapa, que se esperaba terminar en 1978, y que permitiría admitir buques en carga de 150.000 TPM (300.000 TPM en lastre), que equivaldría a absorber entre 400-500 millones de toneladas de tráfico, y reducir por tanto las necesidades de flota, respecto de la existente en 1974, entre un 7-10%.
- La tercera etapa, prevista para 1981, permitía admitir buques en carga en torno a 250-300.000 TPM.

---

3.7

IMCO. *International Maritime Consultive Organization*. Organismo consultivo, sin capacidad legislativa, que elabora normas de construcción naval, seguridad, etc., cuyas directrices, normalmente, las convierten en normas legales los respectivos gobiernos.

Junto a los dos aspectos citados los países de la OPEP<sup>(8)</sup> pensaban construir refinerías locales que entrarían en funcionamiento entre 1978 y 1979, con lo que la demanda de grandes petroleros se reduciría en favor de buques de menor tamaño y petroleros de producto. Incluso se esbozaba la posibilidad de que estos países productores construyesen sus propias flotas petroleras para pasar del 1,4% de la flota mundial de tanques en 1974 al 4,8% en 1977 y al 5,4% en 1980.

Además, los graneles secos que tuvieron un crecimiento medio del 8% entre 1963-73, al que había añadir un 3% adicional medido en toneladas-milla, sufrieron una disminución aunque menor que la del crudo.

El off-shore se encontraba en una situación de expectativa después del fuerte impulso anterior. La cartera mundial constaba de 169 pedidos de plataformas y buques de perforación, estimándose que en los próximos cinco años se debían contratar unos 200/300 artefactos adicionales, a los que había que añadir los buques de apoyo para cada plataforma, en torno a tres buques. En consecuencia, se esperaba un incremento de la competencia en un mercado que controlaban Noruega y USA y en el que comenzaban a introducirse Francia y Alemania.

- b) En relación al marco legal. Se produjeron cambios notables, tendentes básicamente a evitar un exceso de proteccionismo, que, por otra parte, fue inevitable ya que todos los países en mayor o menor medida protegieron su construcción naval, como se recoge en el epígrafe de medidas sectoriales.

---

<sup>3.8</sup>

OPEP.- Organización de Países Exportadores de Petróleo. Organismo que engloba a los principales productores mundiales, cuya actuación fue determinante en especial en la década de los 70.

Los cambios legales se articularon en torno a dos actuaciones, ambas orientadas a regular las ayudas al funcionamiento del sector naval:

En primer lugar, se modificó la tercera directiva comunitaria, que debía haber entrado en vigor el 1-1-1973, pero se retrasó su aplicación.

La modificación hacía referencia a que a finales de la década se preveía un fuerte exceso de oferta y, por tanto, una elevada sobrecapacidad de producción por ello se planteaba una fuerte reestructuración de los astilleros comunitarios antes del final de la década, para hacer frente a Japón y los países emergentes del Este de Asia.

Para ello, a propuesta de la Comisión de la CEE al Consejo, se fijó una política de reestructuración e inversión que debía realizarse en un período no superior a cuatro años, antes de que produjera la sobrecapacidad. La actuación se dirigía a sustituir las ayudas directas de funcionamiento de los astilleros, por ayudas a la inversión. Así se establecieron límites para las ayudas directas del 5% en 1974 y del 4% en 1975, y a determinar en el resto de años, introduciendo una novedad que era la actualización de la ayuda, al 8% anual, en el período comprendido entre la fecha de solicitud y el pago efectivo de la misma.

En segundo lugar, el 1 de Julio de 1974 se aprobaron por parte de la OCDE<sup>(9)</sup> las nuevas condiciones que regirían el crédito a la exportación, también conocido como "Acuerdo General" (cuya bonificación de intereses se consideró como una ayuda más dentro de la tercera directiva de la CEE), cuyos términos eran:

---

<sup>3.9</sup>

Más concretamente por el que posteriormente sería conocido como el Grupo 6 de Construcción Naval de la OCDE.

- a) Se redujo la duración máxima del crédito de postfinanciación a 7 años.
- b) Se incrementó el desembolso mínimo del armador durante la construcción hasta el 30%.
- c) El tipo mínimo de interés a aplicar a los créditos fue del 8%.

Para los países en vías de desarrollo se suavizaron estas condiciones ya que algunos de ellos tenían admitido el "registro libre de buques", también conocido como pabellones de conveniencia, para incrementar su capacidad de transporte.

En Noviembre de 1975 cumplía el plazo de acomodación de las políticas nacionales a los compromisos adquiridos en el acuerdo general por los países firmantes.

La preocupación de los firmantes del acta, se orientaba en tres direcciones:

- Consolidar los acuerdos alcanzados.
- Continuar con el desarme de ayudas.
- Extender la aceptación de los acuerdos a otros países de la OCDE no signatarios y a otros con capacidad constructiva creciente.

Respecto del primer y tercer punto existía el temor de que la tensión que se generó como consecuencia del exceso de oferta previsto para finales de la década, condujera a políticas proteccionistas y, por tanto, a un relajamiento de las condiciones de oferta. Un país al que se atendía de manera especial era USA, ya que aunque su producción era relativamente pequeña, su capacidad técnica y

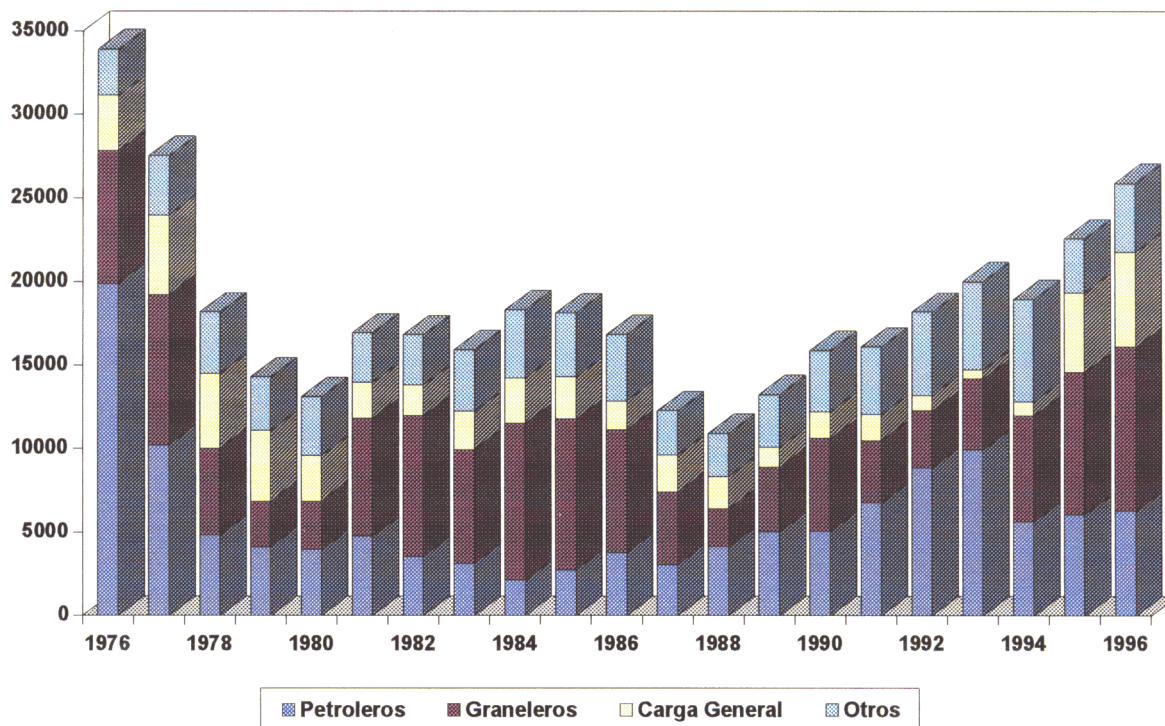
productiva era muy importante, pudiendo influir decisivamente en el mercado internacional.

En relación al segundo punto, se iba a ampliar la reducción de ayudas con un conjunto de propuestas en las que cada país ofertase una reducción de sus propias ayudas, desarrollando, adicionalmente, planes recíprocos de desarme frente a terceros. Una de las mayores dificultades para alcanzar este objetivo era la gran diferencia en el nivel de ayudas por países, incluso entre los miembros de la CEE.

La comisión de la CEE venía tratando estos temas desde 1958, pero dada la pérdida de cuota de sus astilleros en la producción mundial, que pasó del 60% del total entregado de 1950 al 25% en 1974, se trató de llevar a cabo la reducción por la vía de la armonización de los subsidios, cuyo volumen se aborda con mayor profundidad en el epígrafe de políticas sectoriales internacionales.

A partir de 1975 comienza a cambiar el entorno mundial del sector. La gran contratación habida en los años previos a la crisis permitió, gracias al largo proceso de fabricación, mantener una elevada tasa de actividad; verbigracia, la cifra de entregas se mantuvo en torno a 34 millones de TRB al año. De hecho es en este período, 1974-75, cuando el sector alcanzó el máximo de la cifra de producción y empleo a nivel mundial, como se aprecia en el gráfico 3.D.

**GRÁFICO 3.D**  
**BUQUES ENTREGADOS EN EL MUNDO, 1976-1996**  
(Miles GT)



Fuente: Lloyd's Register. A partir de 1992, World Fleet Statistics. Tomado Gerencia S. Naval

Sin embargo, a partir de 1976, se aprecia un cambio claro en la tendencia productiva, como se recoge en las cifras de actividad en cabecera de línea; así las puestas de quilla muestran ya un claro retroceso en tonelaje, aunque no así en número de unidades comenzadas. La cifra de empleo comenzó a mostrar síntomas de descenso, en especial en el volumen de obra subcontratada más que en las propias plantillas de los Astilleros.



Continuó el progresivo deterioro de la relación Oferta-Demanda, como consecuencia de la disminución de la demanda de transporte tanto en tráficos de petróleo como en graneles (7% de media en toneladas/milla).

Como la oferta de tonelaje disponible se incrementó en un 10,5%, se generó un fuerte desfase entre la capacidad de bodegas disponible y las necesidades de carga, que a finales de 1975 alcanzó 100 millones de TPM en petroleros y 13 millones de TPM en graneleros.

Este exceso de oferta provocó una fuerte caída en el precio de los fletes<sup>(10)</sup> y el establecimiento de otras medidas colaterales tendentes a restablecer el equilibrio entre la oferta y la demanda. Entre ellas se propusieron:

- Aplicar a toda la flota en servicio la reglamentación de tanques de lastre del IMCO. Esto supondría reducir entre un 10-15% la oferta de flota, en torno a 45 millones de TPM entre 1975-80, lo que contribuiría a restablecer el equilibrio, pero no sería definitiva a corto plazo debido a los problemas legales que supondría su aplicación, y a la gran cantidad de acuerdos internacionales que habría que suscribir.
- Utilizar los petroleros como depósitos flotantes de crudo. Esta medida era más fácil ponerla en práctica en cada país, pero estaba limitada por la inmovilización financiera que suponía.

---

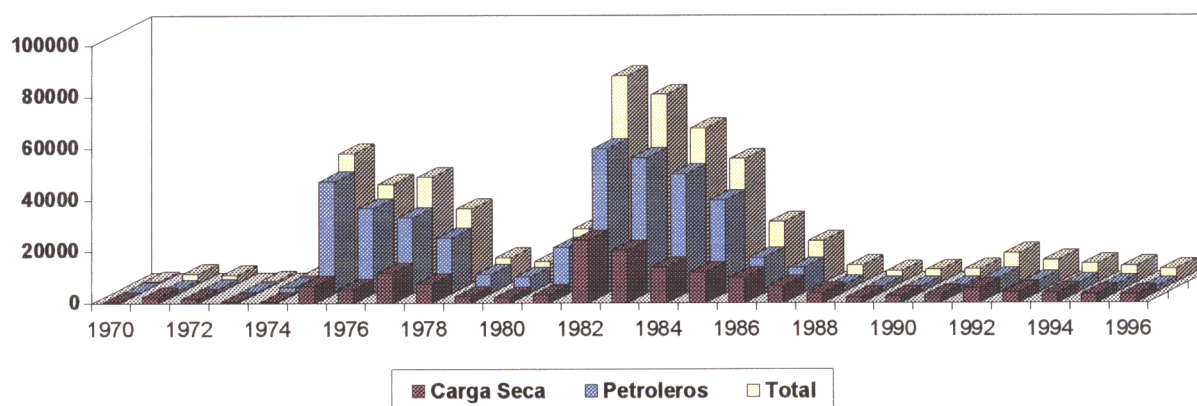
3.10

*Esta caída de fletes fue generalizada para todo tipo de buques, pero especialmente fuerte en el caso de los petroleros, ya que de media disminuyeron un 56%, siendo el segmento de grandes Petroleros el que más retrocedió (un 63%) pasando de algo más de 20.000 \$/día en 1974 a sólo 7.400 al año siguiente.*

- Desguazar aceleradamente buques tanque. En este sentido se llevó a la práctica<sup>(11)</sup> un intenso programa de desguace de buques que pasó de un millón de TPM/año entre 1972-74 a 7,5 millones en 1975 y a un millón al mes en 1976. El efecto fue un importante rejuvenecimiento de la flota.

Otras actuaciones complementarias a las anteriores fueron, por una parte, incrementar el número de buques amarrados. Hecho que se repitió posteriormente en la década de los 80 y que, como consecuencia de lo comentado anteriormente, afectó muy intensamente al segmento de petroleros como puede apreciarse en el gráfico 3.E

**GRÁFICO 3.E**  
**EVOLUCIÓN MUNDIAL DEL AMARRE DE BUQUES, 1970-1996**  
(Miles de TPM)



Fuente: Fearnley's.

Los más afectados por esta medida fueron los medianos y pequeños armadores; como quiera que estaban financiados a base de créditos empeoraron notablemente su situación financiera. Adicionalmente a las medidas anteriores, se utilizó la flota existente a baja velocidad, lo que provocó una ineficiencia del capital invertido, aunque el efecto práctico de la medida supuso reducir entre un 20-25% la capacidad de transporte y una disminución de los costes variables (fuel) entre el 30-40%.

No obstante, como comentamos anteriormente, a partir de 1976 se hizo evidente la existencia de problemas en el sector. El primer síntoma de deterioro fue la falta de fondos derivada de la ausencia de nuevas órdenes, los programas de producción comenzaron a resentirse, mientras el mercado comenzó a estrecharse y endurecerse.

En efecto, la cifra de cartera de pedidos mundial disminuyó rápidamente a partir del referido año, especialmente en toneladas, pero también en número de buques, aunque la reducción sería mucho más acusada en tanques; no obstante éstos seguían suponiendo dos terceras partes de la capacidad puesta en servicio. Por áreas productivas, la reducción de cartera afectó especialmente a Japón y Europa, mientras que el resto de áreas productivas no se vieron tan afectadas a corto plazo.

Las contrataciones también se vieron afectadas, produciéndose un cambio cualitativo<sup>(12)</sup> consistente en que el número de buques tendió a

---

<sup>3 12</sup>

*En este año 1976 se produjo una modificación de los coeficientes técnicos que pasaron a medirse en toneladas de registro bruto compensado, en adelante TRBC, mediante unos nuevos coeficientes de compensación elaborados por AWES que trataban de medir no sólo el tonelaje bruto, sino tratar de corregirlo en función de la dificultad técnica del buque. Con estas nuevas medidas se registró en el período 1975-76 el máximo histórico a nivel mundial, siendo la cifra bruta de producción muy similar a la de los años precedentes.*

incrementarse de forma paralela a la disminución del tonelaje de los mismos, hecho que suponía una progresiva sustitución de los buques tradicionales por unidades cada vez menos convencionales.

Pero el efecto fue distinto en función de la situación de partida antes de la crisis, viéndose más afectados los países que tenían una mayor capacidad instalada y por tanto un mayor coste de producción, lo que les hacía especialmente sensibles a la exportación.

Por ello las sociedades constructoras y los respectivos gobiernos buscaron solucionar sus problemas adaptando sus políticas y estructuras productivas a las nuevas circunstancias del mercado internacional, mediante la formación de grupos mixtos de análisis y redefiniendo de la política industrial, además de suscribir acuerdos con sindicatos para desarrollar una política de rentas activa<sup>(13)</sup>, como hicieron por ejemplo Alemania, Holanda, Gran Bretaña y los países nórdicos.

Una medida adicional a las anteriores fue incrementar los stocks, como hicieron los astilleros noruegos y suecos con los buques de mayor demanda (petroleros, graneleros y combinados de tamaño medio), Escocia (tanques y perforadores) e Italia, cuyo astillero público, Italcantieri, comenzó a producir seis graneleros tipo "Panamax" sin tener comprador.

Las dificultades que planteaba este exceso de oferta tenían como inconveniente añadido a la gestión la intensificación de las medidas proteccionistas, que se desarrollan con mayor amplitud en el epígrafe relativo a políticas sectoriales, a las cuales trataba de oponerse el grupo 6 de la OCDE ante el temor de que

---

3.13

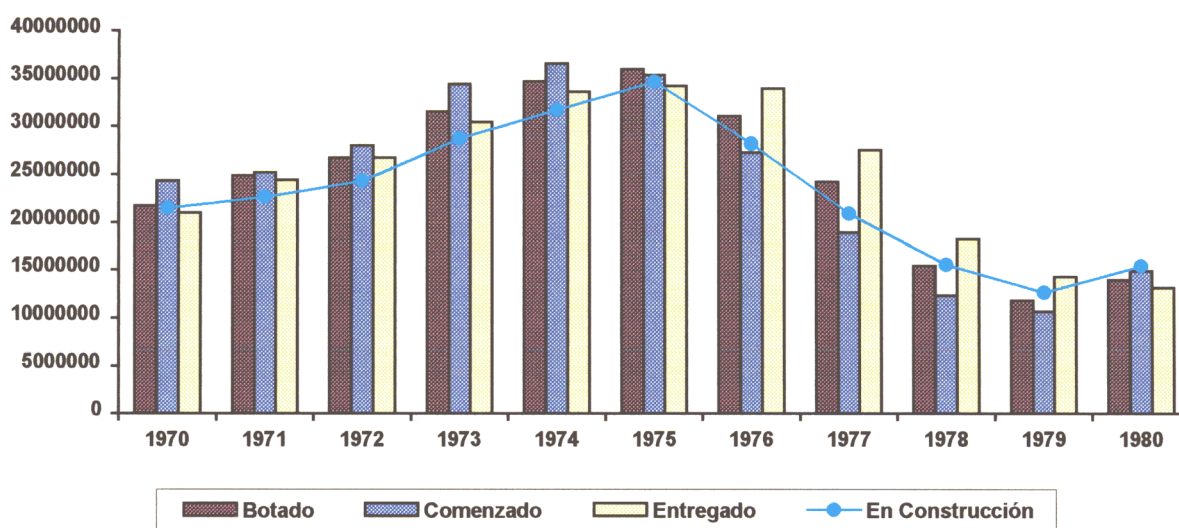
*Para un análisis más detallado de estas políticas puede verse el epígrafe relativo a políticas sectoriales.*

pasasen de ser simples apoyos al sector, a convertirse en ayudas concretas que garantizaran un mínimo de actividad para superar la crisis, como finalmente sucedió.

Este temor se materializó a partir del año 1977, en el que se confirmó el agotamiento del efecto amortiguador del largo proceso de producción, y se tuvo que hacer frente al retraimiento de la demanda.

En los años sucesivos, las grandes cifras del sector (producción, entregas, botaduras, cartera de pedidos, etc.) registraron una evolución a la baja, como puede apreciarse en el gráfico 3.F, determinando que, desde el máximo de 1975 y prácticamente hasta el final de la década, el tonelaje acabado superase al comenzado, lo que da una cierta orientación del fuerte descenso de la producción registrado.

**GRÁFICO 3.F**  
**PRODUCCIÓN MUNDIAL DE BUQUES, 1970-1980**



Fuente: Lloyd's Register of Shipping

En este sentido, un aspecto destacable fue la fuerte disminución del tonelaje medio de producción que prácticamente se redujo un 50% en el último tercio de la década de los 70. Reducción que es apreciable tanto por categorías (con excepción del segmento de carga general que permaneció estable), como por áreas constructoras (donde se aprecia una fuerte reducción de las entregas por parte de Japón y los países de Europa, frente al ligero incremento de terceros productores), donde se aprecia el creciente peso relativo de la producción para el mercado interior que delata la creciente cautividad del mercado derivada de las políticas proteccionistas practicadas por los principales constructores.

Mientras tanto, el reconocimiento general de la sobrecapacidad estructural de la industria indujo a la adopción prácticamente unánime de medidas de reducción de la capacidad productiva, acompañada de planes de readaptación estructural, que permitieran a la industria superviviente encarar con mayores posibilidades el relanzamiento del mercado y las nuevas exigencias del mismo.

Sin embargo, en el último año de la década, 1979, se produjo un cambio notable en la situación de atonía que caracterizaba al sector. En el transporte el aspecto más destacable lo constituyó el notable incremento de los volúmenes de embarque y del tráfico en toneladas milla, con subidas del 5,2% y 3,6% respectivamente.

Paralelamente, los fletes tuvieron una notable mejoría en la mayoría de tráficos, lo que posibilitó la reentrada en servicio de muchas unidades amarradas (el tonelaje amarrado<sup>(14)</sup> disminuyó en 20 millones de toneladas), adicionalmente favorecido por el reducido volumen de nuevas entregas en aquellos segmentos que soportaban los mayores excedentes de flota. Así frente a una sobrecapacidad de

---

3.14

*Como se puede apreciar en el gráfico 3.E de este epígrafe.*

transporte superior a 100 millones de TPM en 1975 se pasó a un exceso de bodegas de 60 millones de TPM a comienzos de 1980<sup>(15)</sup>.

La actividad contractual mejoró sensiblemente, centrándose al principio, y especialmente, en los petroleros medios y tanques pasando posteriormente la reactivación a graneleros medianos y grandes. Globalmente, los nuevos pedidos, 16,9 millones de TRB, duplicaron el tonelaje contratado el año anterior, siendo Japón el que acaparó la mayor parte del mercado con una cuota del 49%, frente a participaciones del 25% de Europa y del 26% del resto del mundo.

No obstante, la persistencia de desajustes entre el volumen de producción y la capacidad estructural justificaba la continuidad de las ayudas gubernamentales, orientadas a mantener la demanda necesaria para el sector, e incrementar la misma para apoyar la reestructuración del mismo.

Las perspectivas de la OCDE, para la década que se iniciaba, apuntaban hacia un crecimiento medio a nivel mundial del 3,2% para el período 1980-85 que se elevaría hasta el 3,5% en el lustro siguiente.

Las repercusiones de este crecimiento sobre el comercio internacional afectaban al transporte marítimo. Existe una estrecha relación entre tráfico de cargas secas y producción industrial por una parte, e importaciones de graneles líquidos y consumo de energía por otra. Producción y consumo, que a su vez, dependen del nivel de crecimiento. Así, frente a una elasticidad del consumo de energía respecto al PNB, del 1,15% de media en la OCDE entre 1965 y 1973, se pasó al 0,4% en el período 1973-78, y las previsiones para la década de los 80 apuntaban hacia el 0,7%.

---

3.15

*Ibíd*em gráfico 3.C.

Las perspectivas de los analistas del sector (AWES, JEK, DREWRY, etc.) situaban las nuevas construcciones en una banda entre 13-15 millones de TRB al año para el período 1980-85, lo que suponía una producción media del 65% del máximo histórico de 1975, y una utilización media de la capacidad instalada en torno al 80% (aproximadamente 17 millones de TRBC/año).



**3.2.3.- SITUACIÓN EN LA DÉCADA DE LOS 80**

Un hecho que definió el inicio de la década de los 80 fueron las fuertes fluctuaciones en el mercado marítimo internacional, cuyo balance global no respondió a las expectativas generadas por la evolución de los últimos años de la década anterior.

Históricamente el crecimiento del tráfico marítimo había superado siempre al económico; sin embargo, a principios de los años 80 las tasas de crecimiento económico, que aunque bajas, eran todavía positivas, se vieron acompañadas por una disminución del tráfico marítimo. Esta situación se prolongaría hasta 1984, año en que se inició una recuperación que durado hasta nuestros días, como se recoge en el cuadro 3.2.

**CUADRO 3.2**  
**CRECIMIENTO ECONÓMICO MUNDIAL Y TRÁFICO MARÍTIMO, 1968-1992**  
**(% variación s/año anterior)**

<u>Período</u>	Crec. Ec. Países <u>OCDE</u>	Crec. Tráfico <u>Marítimo</u>	Relación	
			crec.Tráfico/crec.Económico (con petróleo)	(sin petróleo)
1968/73	4,8	8,9	1,9	1,5
1974/79	2,8	2,9	1,0	1,7
1980/83	1,4	-4,5	-3,2	-0,6
1984/87	3,4	2,6	0,7	1,1
1988/92	2,5	4,0	2,0	1,5

*Fuente: OCDE "Ec. Outlook" y Fearnley's.*

No obstante, el desequilibrio Oferta-Demanda no se vio apenas alterado en términos cuantitativos merced al bajo crecimiento neto de la flota mundial, menos del 1%, y al trasvase de la flota combinada hacia graneles secos.

En las nuevas construcciones se registró un ligero crecimiento en el volumen de nuevos pedidos, que alcanzó la cifra de 19 millones de TRB con un 12,3% de incremento sobre el período anterior, del que los astilleros Japoneses acapararon prácticamente la mitad del tonelaje contratado. Denotándose una especialización creciente en la que los astilleros europeos se centraron en los buques tecnológicamente más complejos, con mayor coeficiente de compensación. Adicionalmente, el nivel de precios experimentó en conjunto una fuerte subida generada en buena medida por la saturación de la oferta más agresiva -Corea del sur y países del Este Asiático- y por las presiones derivadas de las tendencias inflacionistas y fluctuaciones monetarias.

No obstante la cifra de entregas se mantuvo en un escaso nivel en el trienio inicial de la década, situándose en torno a 16,5 millones de TRB (13,7 millones de TRBC) disminuyendo algo en 1983 (15,9 millones de TRB) correspondiendo a la evolución de la cartera de pedidos de los años finales de la década anterior, que ante la escasa rotación de nuevos pedidos, ha ido agotándose poco a poco atrasando la reactivación del sector. Reconociéndose por parte de las autoridades económicas la imposibilidad de reducir las ayudas públicas al sector.

A este respecto, la coordinación de las políticas nacionales sobre ayudas al sector se enmarcaron en dos grandes grupos, encabezados por la OCDE y la CEE, respectivamente.

Las medidas impulsadas por la OCDE se acotaron en torno al grupo N° 6 del consejo, al que ya nos hemos referido anteriormente, y al acuerdo general sobre exportación.

El grupo N° 6 del consejo de la OCDE había desarrollado dos líneas básicas de orientación, el llamado “Acuerdo general” para la eliminación progresiva de los obstáculos y condiciones normales de competencia en 1972 y, las “Líneas generales de Orientación” para las políticas gubernamentales sobre la industria de construcción Naval, en 1976. Ambas quedaron ampliamente superadas por el despliegue de medidas de apoyo que se desarrollaron ante la crisis del sector.

El acuerdo OCDE sobre créditos a la exportación de buques (Understanding), se aprobó por el consejo con fecha 31/06/1981 para regular las condiciones apoyo a la exportación, posteriormente, a finales del mismo año, las condiciones del acuerdo se endurecieron dando como resultado el “Acuerdo general OCDE sobre créditos a la exportación con apoyo oficial” más conocido por “Consensus” en el que a partir de 1982 se revisaban periódicamente las condiciones de los créditos.

Las medidas orientadas por la CEE, se enmarcan dentro de las directivas, de las que el 28/04/1981 se aprobó la Quinta directiva de Ayudas a la Construcción Naval, en la que se reafirma la intención de mantener una industria naval sana y competente, propósito que justifica la aplicación de medidas especiales de apoyo que permitan a esta industria sobrevivir a la presente crisis y faciliten la realización de los ajustes necesarios para afrontar la nueva situación de mercado.

En la misma se recogían las condiciones bajo las cuales se podían aceptar ayudas por parte de las autoridades comunitarias, que en términos generales, debían ser transitorias y degresivas y estar ligadas al proceso de ajuste

estructural de la industria. Además, no debían ser discriminatorias con los astilleros de otros estados miembros, o estar justificadas en razón de evitar graves consecuencias sociales o económicas.

A partir de 1987 aunque todavía se seguían notando los efectos de la crisis petrolífera, la situación económica internacional comenzó a estabilizarse, no obstante, como el mundo industrializado no fue capaz de encontrar un sustituto al petróleo, se logró parar el ascenso de precios a cambio de frenar el desarrollo económico.

En el sector naval, como vimos anteriormente, se inició una lenta recuperación de las cifras de transporte marítimo que, sin embargo, no fue capaz de sacar al sector de la situación de crisis.

Así, en 1985, los índices de fletes y los precios de los buques mostraron una fuerte reducción respecto de años anteriores situando a muchos astilleros en una situación límite<sup>(16)</sup>, suponiendo este hecho el final de las contrataciones masivas favorecidas por créditos blandos de traders y compañías de leasing, para dar paso a una situación de sobrecapacidad y deterioro del mercado.

Adicionalmente, la caída del dólar en los mercados internacionales introdujo una dificultad añadida a la gestión. En efecto, como los pagos de las nuevas construcciones se medían en dólares y sus precios ya se habían reducido un 10% en 1985, al convertirlos a moneda nacional elevaban esta reducción hasta el 30 ó 40%, especialmente para las monedas europeas y japonesas de manera, que los nuevos niveles de precios llegaron a no cubrir los costes de producción en la mayor parte de los astilleros del mundo.

---

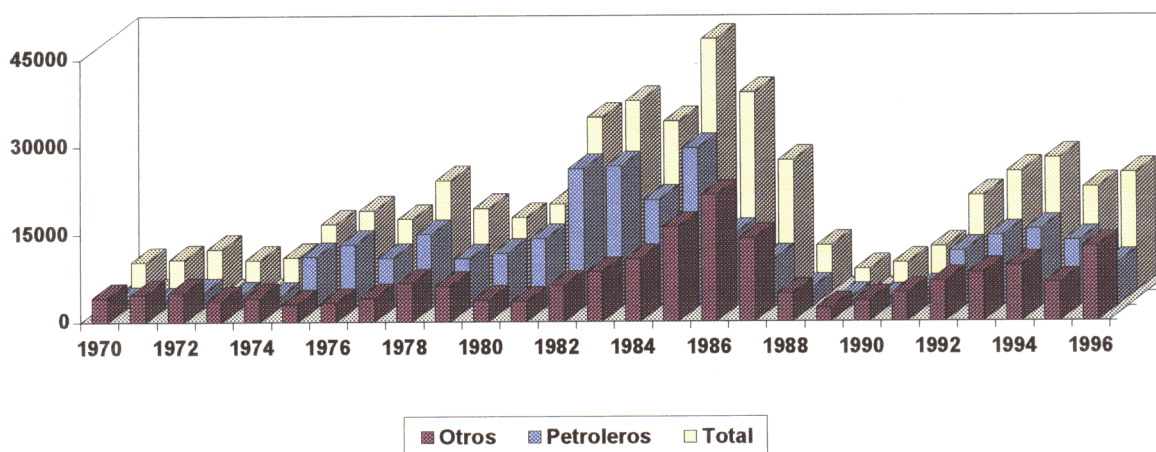
<sup>3.16</sup>

En 1985 quebró SANKO, un importante astillero Japonés, que constituyó la mayor quiebra en la historia Japonesa hasta entonces.

En consecuencia, se produjo una situación generalizada de sobrecapacidad de producción, debida principalmente a Japón y Corea del Sur, cuyas políticas de “espera y observación” exhibidas en las negociaciones de la OCDE no permitieron progresos concretos hacia planes de reducción de capacidad basados en el principio de “compartir las cargas” de dichas reducciones. No obstante, en el epígrafe de políticas sectoriales se recoge con mayor detalle la reducción de capacidades.

La respuesta del sector fue un notable incremento en el número de buques desguazados<sup>(17)</sup>, casi un 50% más que en el año anterior, como puede apreciarse en el gráfico 3.G; actividad que se ha utilizado de forma conjunta con el amarre de buques en las crisis del sector.

**GRÁFICO 3.G**  
**EVOLUCIÓN MUNDIAL DEL DESGUACE DE BUQUES, 1970-1996**  
(Miles de TPM)



Fuente: Fearnley's

3.17

Como dato curioso, un estudio de la consultora Fearnley indicaba que los desguaces y pérdidas en 1985 (43,4 millones de TPM), la mayor de la historia, alcanzó casi el mismo tonelaje que se perdió en la II Guerra Mundial entre 1939-45.

A principios de 1986 se produjo una drástica reducción del precio de los crudos, pero su impacto en el tráfico marítimo no fue tan fuerte como cabría esperarse, debido a la inercia del sistema productivo.

En el ámbito productivo, se produjo un cambio cualitativo importante que se concretó en el auge de la construcción naval Coreana hasta rebasar la cifra de tres millones de TRB, situándola en segundo lugar mundial, muy cerca de Japón, precisamente, en el mismo período en el que la actividad naval japonesa sufría un fuerte retroceso, debido en parte, a la revaluación del Yen, que determinó a las autoridades a abordar una nueva reducción de capacidad, cifrada en torno a un 20%, que vendría a unirse a la del 37% que llevó a cabo en 1979.

En el ámbito legislativo, a finales de 1986 terminó la vigencia de la Quinta directiva de la CEE sobre ayudas a la construcción naval que, como ya vimos, fue aprobada en 1981 y prorrogada en dos ocasiones (1982 y 1984).

La sexta directiva aprobada el 26-01-1987 y con vigencia para el cuatrienio 1987-90 estableció una serie de medidas para evitar, en cualquier caso, la desaparición de una industria naval europea, aunque sin olvidar la necesidad de mejorar la competitividad.

Para ello estableció unos techos de subvenciones directas que permitieran a los astilleros de la comunidad competir en buques de alto nivel tecnológico, fomentando la reconversión, las reducciones de capacidad y la investigación y el desarrollo. A este respecto y, como veremos posteriormente, esta directiva estableció para España y Portugal un período transitorio para que con mayor libertad pudieran conseguir el grado de reconversión adecuado, ya que se consideraba que en ambos países este proceso estaba muy retrasado.

Los años siguientes suponen un cambio en la tendencia del sector, que aunque no se notó al principio de forma general, sí permitió una mejora relativa de precios y especialmente de las expectativas.

Adicionalmente, la mejora generalizada del tráfico marítimo de la mano del crecimiento económico mundial que se registró en aquellos años, tuvo un efecto inmediato, la subida de los fletes, que permitió absorber los excedentes de flota consiguiendo equilibrar la oferta y la demanda. Aspecto este que junto a la necesidad de renovar la flota construida a principio de los 70, permitían albergar esperanzas de recuperación de la demanda y precios. Dando por terminado el período de recesión del sector e iniciando una etapa de progresivo crecimiento de la actividad.

La mejora del negocio marineró tuvo su reflejo en la construcción naval, cuyo primer exponente fue la recuperación de los niveles de precios, para pasar posteriormente a traducirse en un incremento de la contratación.

De hecho, el año 1988 marcó un mínimo en el ciclo depresivo que se inició en 1976 en las entregas de buques, hasta el extremo que la contratación fue superior a las entregas, lo que permitió mejorar notablemente la producción de los años subsiguientes.

En cuanto a su distribución por áreas geográficas, destaca la fuerte reducción de la producción de Japón, un 23%, cuya capacidad de producción se situó finalmente en 4,6 millones de CGT desde los 9,8 millones de CGT de 1975<sup>(18)</sup>.

---

3.18

*Como puede apreciarse, la reducción total de capacidad acometida en el período de reestructuración, fue superior al 50%, como pone de manifiesto el que las gradas o diques con capacidad para construir buques de más de 5.000 GT pasaran de 126 unidades en 1975 a sólo 47 en 1988, teniendo nueve de los diques cerrados capacidad para construir VLCC.*

Mientras, los astilleros Coreanos también tuvieron en 1988 graves problemas laborales y financieros, lo que vino a confirmar las sospechas que tenía el sector acerca de la política de ventas a bajo coste (incluso por debajo del mismo) que habían ido llevando a cabo en los últimos años<sup>(19)</sup> y que trastocaron profundamente el mercado mundial.

Los problemas de estos dos países, los mayores productores mundiales, determinaron un cambio de actitud que se tradujo en que aceptaron sin mayores problemas la invitación de la CEE para subir los precios a niveles más realistas desde el bajo nivel que artificialmente habían mantenido hasta entonces.

Respecto del equilibrio oferta/demanda, continuó en estos años finales de la década el progresivo acercamiento hacia el equilibrio, de la mano del notable volumen de flota desguazada que desde el máximo histórico alcanzado en 1985 con 43 millones de TPM, de los que el 63% eran petroleros, fue disminuyendo progresivamente, compensándose esta reducción con el menor volumen de entregas, que se redujeron hasta alcanzar una cifra similar a la de desguaces. Por su parte, la cifra de amarres evolucionó en función del nivel de fletes, de forma que desde el máximo histórico de 1982 con 80 millones de TPM, de los que 56 correspondían a petroleros, se produjo un descenso continuado en el tonelaje de buques amarrados, aproximadamente un 80% en el último lustro de la década.

Para finalizar la visión global de la década de los 80, desde el punto de vista de la construcción naval, se mantenían las condiciones estructurales que determinaban la necesidad de continuar con el proceso de reducción de capacidad en todas las zonas constructoras para eliminar los excedentes que propiciaban la competencia desleal e impedían una operatividad rentable de las instalaciones.

---

3.19

*Estas ventas por debajo de coste llevaron a la quiebra a algunos importantes astilleros (HANJIN) mientras que el resto tuvo que recibir ayudas por importe de 406 M \$.*



Esto ayudaría a consolidar el incremento de precios a un nivel razonable como para permitir reducir progresivamente las pérdidas que venían soportando los astilleros, o las ayudas que conceden los gobiernos.

En todo caso, es importante no olvidar la estrecha relación de dependencia que mantiene la construcción naval respecto del transporte marítimo, y que éste se ve influido por infinidad de factores que por su volumen o peculiaridades, han impedido que el transporte marítimo operase de forma racional y adecuada como para permitir asemejarlo al resto de transportes terrestres o aéreos.

**3.2.4.- SITUACIÓN EN LA DÉCADA DE LOS 90**

En la década de los 90, se mantuvo la tendencia positiva en las cifras de crecimiento económico, que fueron acompañadas de una recuperación en las cifras de tráfico marítimo, como se refleja en el cuadro 3.3 a continuación.

Por su parte, la demanda interna de los principales países evolucionó de forma pareja a la alta tasa de variación del PIB, estabilizándose a niveles relativamente bajos, en comparación con los años finales de la década anterior<sup>(20)</sup>.

**CUADRO 3.3**  
**CRECIMIENTO ECONÓMICO MUNDIAL Y TRÁFICO MARÍTIMO, 1990-1996**  
(% variación s/año anterior)

<u>Período</u>	<u>Crec. Ec. Países</u> <u>OCDE</u>	<u>Crec. Tráfico</u> <u>Marítimo</u>	Relación	
			<u>crec.Tráfico/crec.Económico</u> <u>(con petróleo)</u>	<u>(sin petróleo)</u>
1990	2,7	3	1,11	0,78
1991	0,8	3,3	4,13	4,38
1992	1,8	2,7	1,50	0,94
1993	1,0	2,8	2,80	1,80
1994	2,7	3,8	1,44	1,56
1995	2,0	4,0	2,00	2,85
1996	2,4	2,2	0,92	0,79

Fuente: OCDE y Fearnley's.

<sup>3.20</sup>

Para más información, puede consultarse la información básica sobre la evolución del tráfico marítimo y la construcción naval. Mayo 1997.

El comercio mundial, que inició la década con un importante crecimiento respecto al ejercicio anterior<sup>(21)</sup>, se fue reduciendo notablemente, a medida que avanzaba la década, aunque en valor absoluto las cifras registraron incrementos cada año.

Consecuentemente, el tráfico marítimo que venía evolucionando a un elevado nivel de actividad, se ralentizó en estos años iniciales, habiéndose reestructurado notablemente desde la crisis del petróleo, en cuya época dominaba claramente el petróleo con un 52,6%, expresado en toneladas, hasta la actualidad donde únicamente supone el 39,2%, en favor de la mayor participación de graneles y otras mercancías, como refleja el cuadro 3.4.

**CUADRO 3.4**  
**ESTRUCTURA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO, 1973-1996**  
(% de Toneladas transportadas)

	1973	1979	1988	1991	1994	1995	1996
Petróleo	52,6	47,8	37,2	38,3	39,2	38,6	38,5
Principales Graneles	17,3	18,0	22,7	22,5	20,9	21,5	21,2
Otras Mercancías	30,1	34,2	40,1	39,2	39,9	39,9	40,3
<b>TOTAL</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

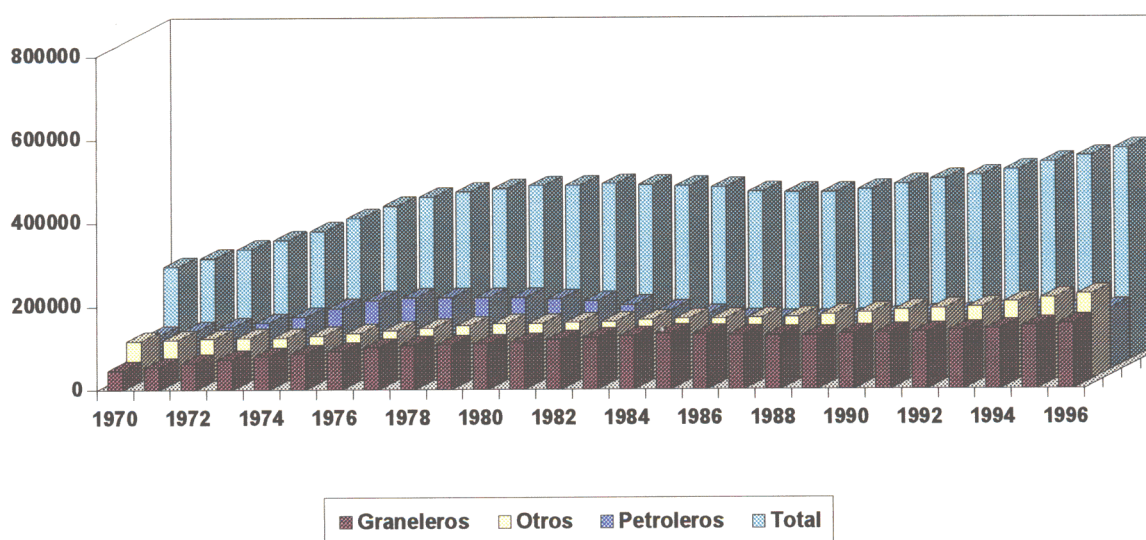
Fuente: Fearnley's.

<sup>3.21</sup>

El valor de las importaciones y exportaciones en miles de millones de dólares experimentaron un incremento del 14,5%, en ambos casos, suponiendo 3.300 millones de \$ las exportaciones y 3.436 millones de \$ las importaciones. Para más información puede consultarse la "Información básica ... (op. cit.) págs. 11 y siguientes..

La flota mercante mundial cuya evolución se recoge en el gráfico 3.H, continuó creciendo en estos años, después del descenso registrado entre 1986-89, su estructura permaneció por el contrario bastante estable, con porcentajes en torno al 30% para petroleros y graneleros y del 40% para otros.

**GRÁFICO 3.H**  
**FLOTA MERCANTE MUNDIAL, 1970-1996**  
(Miles de GT)



Fuente: *Lloyd's Register of Shipping*.

Sin embargo, se produjo un sensible cambio en la situación de la oferta y la demanda a partir de 1987, tendiéndose a un mayor equilibrio entre ambas y a una subida importante en el mercado de fletes, con la consiguiente tendencia de los

armadores al "alargamiento" de la vida de los buques ante los precios de las nuevas construcciones.

No obstante, en el segmento de los petroleros esta favorable evolución no ha tenido su reflejo, sino que los fletes se han reducido<sup>(22)</sup>, aspecto que unido al elevado número de buques de más de 15 años, la sensibilización a los accidentes de petroleros y la elevada incorporación de nuevos buques de flota, ha hecho que se recuperen las cifras de buques desguazados a partir de 1992.

En relación al ámbito específico de la construcción naval, se ha producido un profundo cambio en la estructura naval mundial como consecuencia del cambio en las circunstancias políticas, económicas, e industriales que se han sucedido en estos últimos años.

Así, la privatización de los astilleros de la ex-Alemania oriental, al reunificarse con la occidental, introdujo en el mercado una capacidad estimada en torno a 327.000 CGT, aunque con una escasa capacidad teórica (solamente el 40% de la disponible). Esta reestructuración de la construcción naval alemana conlleva unas fuertes inversiones y subvenciones, lo que plantea problemas al resto de países de la UE, que esperan que el incremento de la capacidad real sea superior al estimado<sup>(23)</sup>.

---

<sup>3.22</sup>

*Desde el año 1991 los fletes en \$/día/año se han reducido en todos los tipos de petroleros, con una menor incidencia en los medianos (Aframax y Suezmax). Para más información puede consultarse "Información básica .. (op. cit.), pág. 38.*

<sup>3.23</sup>

*A estos efectos, el epígrafe de medidas sectoriales recoge con mayor exactitud el proceso de reconversión y las consecuencias de la reestructuración de los astilleros Alemanes.*

En los países de la Europa del Este se está reorientando la construcción naval hacia el sector civil y el libre mercado, en especial en Rusia, Polonia, Ucrania y Rumania, cuya capacidad es difícil de cuantificar.

En Estados Unidos, con independencia de las negociaciones de la OCDE, se está produciendo una reorientación del sector hacia la construcción civil. Mientras que en extremo oriente, con independencia de las grandes potencias, Japón y Corea, en el resto de países emergentes (Singapur, Vietnam, Filipinas, Tailandia e Indonesia) se está registrando una progresiva especialización en el segmento de reparaciones. Por último, China está evolucionando de ser un país comprador a vendedor, construyendo un nuevo dique en Dalian con capacidad para 300.000 TPM, lo que le situaría como un competidor adicional en esa área geográfica.

Por todo ello, se puede suponer que la cifra estimada de capacidad potencial mundial de 20,8 millones de CGT en el 2000 quede ampliamente superada. Por lo que comparándola con la máxima demanda, que es de 20,7 millones de CGT en el escenario más alto, parece indicar claramente que la capacidad potencial es más que suficiente para hacer frente a la demanda del último quinquenio de los 90 y hace innecesario aumentar la capacidad del sector con nuevas instalaciones, opinión que no es compartida por Corea, que tiene previsto incrementar su capacidad de producción en 5 millones de toneladas, generando una fuerte incertidumbre en el sector que recuerda la situación previa de la década de los 80. Aspectos que se recogen en los cuadros 3.5 y 3.6 a continuación.

**CUADRO 3.5**  
**CAPACIDAD MUNDIAL DE CONSTRUCCIÓN NAVAL DISPONIBLE, 1975-2000**  
 (Millones CGT)

	1975	1980	1985	1990	1993	1995	2000	1995/75 (%)	2000/75 (%)
CEE (12)	6,3	4,3	3,4	2,9	3,1	3,3		-48	
OTROS EUR. OCC.	2,2	1,3	1,0	0,6	0,6	0,7		-68	
TOTAL EUR. OCC.	8,5	5,6	4,4	3,5	3,7	4,0	4,6	-53	-46
JAPÓN	9,0	7,0	6,5	5,5	6,0	6,5	6,8	-28	-24
<b>TOTAL OCDE</b>	<b>17,5</b>	<b>12,6</b>	<b>10,9</b>	<b>9,0</b>	<b>9,7</b>	<b>10,5</b>	<b>11,4</b>	<b>-40</b>	<b>-35</b>
COREA	0,4	0,6	1,7	1,8	2,2	2,4	4,1	600	1.025
RESTO MUNDO	4,5	4,6	4,6	4,2	4,5	4,8	5,3	7	18
<b>TOTAL MUNDO</b>	<b>22,4</b>	<b>17,8</b>	<b>17,2</b>	<b>15,0</b>	<b>16,4</b>	<b>17,7</b>	<b>20,8</b>	<b>-21</b>	<b>-7</b>
<b>(EN %)</b>									
EUR. OCC.	37,9	31,5	25,6	23,3	22,6	22,6	22,1		
JAPÓN	40,2	39,3	37,8	36,7	36,6	36,7	32,7		
COREA	1,8	3,4	9,9	12,0	13,4	13,6	19,7		
RESTO	20,1	25,8	26,7	28,0	27,4	27,1	25,5		
<b>TOTAL</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>		

Fuente: AWES.

**CUADRO 3.6**  
**CAPACIDAD MUNDIAL DE CONSTRUCCIÓN NAVAL MERCANTE, 1975-1995**  
 (Millones de CGT)

AÑOS	CAPACIDAD UTILIZADA	CAPACIDAD DISPONIBLE	CAPACIDAD POTENCIAL
1975	20,8	22,4	24,6
1980	13,4	17,8	23
1985	14,2	17,2	22,1
1990	11,5	15	19,3
1993	13,7	16,4	20
1995	15,2	17,7	20,8

Fuente: AWES.

No obstante, pueden surgir problemas derivados de la pretensión Coreana de incrementar su capacidad con nuevos diques<sup>(24)</sup>, al igual, pero en menor medida, que otros países de Europa, como Suecia, Francia y otros en Estados Unidos, con todo ello, los 22 diques actuales para nuevas construcciones podrían convertirse en 32 en el año 2000. Esto incrementaría la capacidad de construir buques VLCC de los 40/60 al año actuales a unos 60/80, pero como la demanda media estimada es sólo de unos 35, se pueden plantear problemas de contratación en el futuro, y por tanto un endurecimiento de las condiciones de competencia.

En todo caso, como se aprecia en el cuadro 3.7, el mayor esfuerzo reductor de la capacidad se ha realizado en Europa Occidental, que ha pasado de suponer casi el 40% en 1975 a la mitad (22,6%) veinte años después. Mientras que Japón sólo ha perdido 3,5 puntos, en favor de Corea y el resto del mundo que han ganado 11,8 y 7 puntos, respectivamente.

**CUADRO 3.7**  
**EVOLUCIÓN DE LA CAPACIDAD DE CONSTRUCCIÓN NAVAL EN LA OCDE, 1976-1995**  
**(Miles CGT)**

	1976	1988	1990 <sup>(1)</sup>	1991 <sup>(1)</sup>	1992 <sup>(1)</sup>	1993	1994	1995	1995/76 (%)
CEE (15)	8.273	3.035	3.783	3.311	3.489	3.264	3.285	3.168	-62
OTROS EUR.OCC.	727	220	250	250	250	260	390	400	-46
OCDE EUROPA	9.000	3.255	4.033	3.561	3.739	3.524	3.675	3.568	-60
JAPÓN	10.770	5.600	5.600	5.600	5.600	5.600	5.600	5.600	-48
<b>TOTAL OCDE</b>	<b>14.770</b>	<b>8.855</b>	<b>9.633</b>	<b>9.161</b>	<b>9.389</b>	<b>9.124</b>	<b>9.275</b>	<b>9.168</b>	<b>-54</b>
COREA	2.600	3.400	4.000	4.500	4.500	4.500	4.500		+73

(1) Los datos de la CEE incluyen los astilleros de la ex-RDA.

Fuente: OCDE.

3.24

Así, Samsug proyecta construir un nuevo dique y aumentar otro ya existente. Halla, va a disponer de dos nuevos diques, Hyundai de otro nuevo y Daewoo parece que va a reconvertir un dique de reparaciones en nuevas construcciones.



Paralelamente, las plantillas de los astilleros han sufrido una evolución similar a la de la capacidad, si bien es difícil comparar datos debido a dispersión de los criterios de cuantificación. No obstante, según la OCDE, la reducción de plantillas en la Europa comunitaria ha sido del 67%, lo que unido al resto de países no comunitarios, da una reducción total media del 69% en Europa, cifra muy próxima a la registrada en Japón y bastante menor en Corea (26%), como se recoge en el cuadro 3.8 relativo a la evolución de las plantillas.

**CUADRO 3.8**  
**PLANTILLAS EN LA OCDE: NÚMERO DE TRABAJADORES PROPIOS, 1976-1995**

	1976 <sup>(1)</sup>	1987	1989 <sup>(1)</sup>	1990 <sup>(1)</sup>	1991 <sup>(1)</sup>	1992 <sup>(1)</sup>	1993	1994	1995	(%) 1995/76
CEE (15)	314.830	90.774	110.460	109.035	106.533	95.658	84.162	79.564	75.196	-76
OTROS EUR. OCC.	18.500	16.465	4.300	6.000	5.300	5.100	3.800	4.000	5.100	-72
OCDE EUROPA	333.330	107.239	114.760	115.035	111.833	101.877	86.658	80.789	80.296	-76
JAPÓN	175.000	59.000	53.000	55.000	56.000	56.000	55.000	53.000	51.000	-71
<b>TOTAL OCDE</b>	<b>508.330</b>	<b>166.239</b>	<b>167.760</b>	<b>170.035</b>	<b>167.833</b>	<b>157.877</b>	<b>141.658</b>	<b>133.789</b>	<b>131.296</b>	<b>-74</b>
COREA	40.552	57.148	50.903	54.090	31.017	30.122	30.454	30.909	36.421	-10

(1) Los datos de la CEE incluyen los astilleros de la ex-RDA.

Fuente: OCDE. Tomado de "Información básica". Gerencia Sector Naval.

Respecto a la contratación, destaca el importante incremento de la contratación Coreana y de los países emergentes del resto del mundo que progresivamente van reduciendo distancias respecto de Japón y la CEE, mostrando una fuerte agresividad comercial, como se recoge en el cuadro 3.9.

**CUADRO 3.9**  
**CONTRATACIÓN MUNDIAL DE BUQUES POR ZONAS, 1970-1996**  
**(miles de TRBC/CGT)**

	MEDIA 1970/74	MEDIA 1975/79	MEDIA 1980/84	MEDIA 1985/89	MEDIA 1990/96	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
JAPÓN	9.084	5.849	6.357	3.947	4.517	5.854	4.268	3.633	4.218	7.048	6.598	7.271
CEE (*)	5.487	2.227	2.087	2.413	3.184	2.998	2.963	1.433	3.213	2.946	5.008	3.724
RESTO Europa OCC	3.649	1.794	1.355	673	631	552	390	330	846	1.065	308	927
COREA			1.239	1.395	2.421	1.601	2.403	886	4.093	3.363	3.888	3.712
RESTO MUNDO	5.320	3156	2.502	2.378	2.937	2.424	2.267	2.448	2.685	3.509	3.946	3.277
TOTAL MUNDO	23.540	13.436	13.540	10.833	15.156	13.429	12.291	8.730	15.055	17.932	19.748	18.911
ESPAÑA	1.269	536	370	393	281	435	164	172	198	328	350	320
<b>Porcentaje de participación sobre el total contratado en TRBC/CGT</b>												
JAPÓN	39	44	47	37	37	44	35	42	28	39	33	38
CEE	23	17	16	22	20	22	24	16	21	16	25	20
RESTO Europa OCC	16	13	10	6	5	4	3	4	6	6	7(1)	5(1)
COREA			9	13	18	12	20	10	27	19	20	20
RESTO MUNDO	22	26	18	22	20	18	18	28	18	20	20	17
TOTAL MUNDO	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
ESPAÑA	5,4	4	2,7	3,6	1,8	3	1	2	1,3	1,8	1,8	1,7

(\*) 15 países a partir de 1995.

(1) Incluye Noruega y Polonia

Fuente: OCDE. Tomado de "Información básica". Gerencia Sector Naval.

Sin embargo, en las cifras de producción, Japón y la CEE se mantienen como cabeceras en los últimos años relativamente alejados del resto, que viene presionando muy fuerte sobre todo Corea. Aunque después del máximo de entregas de 1977, con 21.181 millones de TRBC, la producción mundial ha venido reduciéndose progresivamente hasta alcanzar los 11.500 millones de 1993. La evolución para ésta y el resto de áreas se recoge en el cuadro 3.10 a continuación.

**CUADRO 3.10**  
**PRODUCCIÓN MUNDIAL DE BUQUES POR ZONAS, 1970-1996**  
(miles de TRBC/CGT)

	MEDIA 1970/74	MEDIA 1975/79	MEDIA 1980/84	MEDIA 1985/89	MEDIA 1990/96	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
JAPÓN	7.508	7.159	5.650	4.532	4.916	3.939	4.199	4.372	4.713	5187	5.778	6.225
CEE (*)	4.645	3.879	2.512	1.906	2.920	2.877	2.778	2.974	2.618	2.535	3.000	3.658
RESTO Europa OCC	2.678	2.987	1.607	583	607	543	618	609	451	386	758(1)	888(1)
COREA			1.239	1.539	2.325	1.704	1.937	1.885	1.603	2.412	2.903	3.834
RESTO MUNDO	3.661	4.510	3.967	2.306	2.341	2.351	2.013	2.278	2.118	2.166	2.608	2.676
TOTAL MUNDO	18.492	18.535	13.736	10.866	13.017	11.414	11.545	12.118	11.503	12.686	14.573	17.281
ESPAÑA	884	918	488	288	337	384	415	407	316	204	302	332
<b>Porcentaje de participación sobre el total entregado en TRBC/CGT</b>												
JAPÓN	41	39	41	42	38	35	36	36	41	41	39,6	36
CEE	25	21	18	18	23	25	24	25	23	20	20,6	4
RESTO Europa OCC	14	16	12	5	4	5	5	5	4	3	5(1)	5(1)
COREA				14	17	15	17	15	14	19	19,9	22
RESTO MUNDO	20	24	29	21	18	21	18	19	18	17	17,9	16
TOTAL MUNDO	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
ESPAÑA	4,8	4,9	3,6	2,7	2,6	3,3	3,6	3,3	2,7	1,6	2,1	1,9

(\*) 15 países a partir de 1995.

(1) Incluye Noruega y Polonia

Fuente: OCDE. Tomado de "Información básica". Gerencia Sector Naval.

En relación a los niveles de precios, se aprecia que después de la caída de 1987 se fueron recuperando progresivamente hasta 1991, en el que se alcanzó un valor medio por CGT de 2.151 \$, lo que representa un incremento medio en el período 86-91 del 104%. Sin embargo, en los últimos años han tendido a reducirse, como se recoge en el cuadro 3.11, en el que puede apreciarse que en el período 1986/96 el incremento medio en dólares de los precios ha sido del 84%, pero este incremento se ha visto condicionado en cada país por la evolución de su divisa en relación al dólar, de forma que cuanto más se ha apreciado cada moneda respecto al dólar, más negativo ha sido este hecho para sus precios y su comercio exterior, cuyo ejemplo más claro ha sido la construcción naval japonesa.

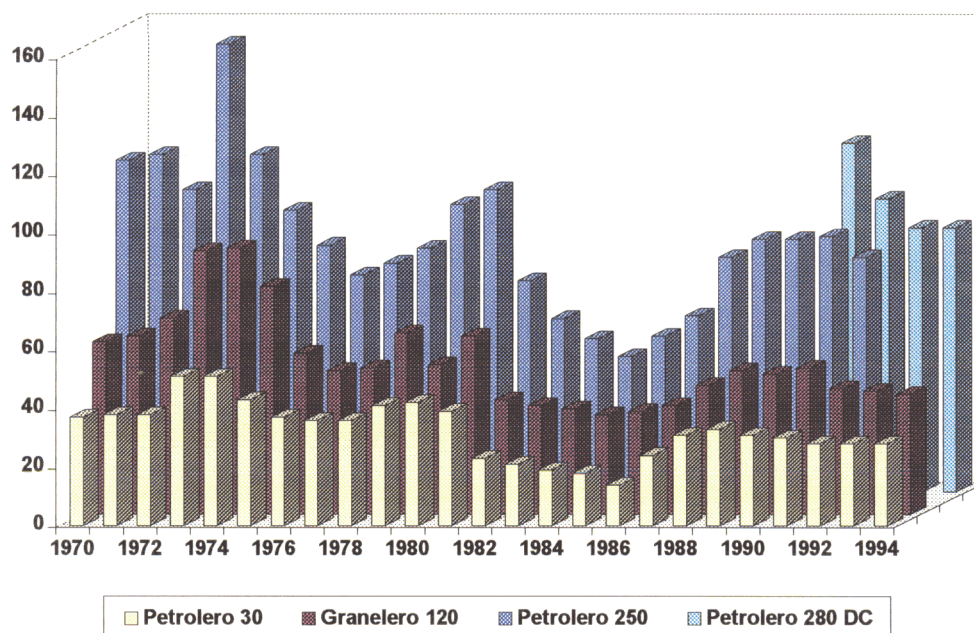
**CUADRO 3.11**  
**EVOLUCIÓN DEL PRECIO DE LA CGT, 1986-1996**

	1986	1989	1990	1991	1992	1993	1994	(%) 94/86	1995	1996
\$/CGT	1.052	1.826	2.053	2.150	2.104	1.983	1.862	84	1.929	1.934
Pts/CGT	147.280	216.918	209.201	223.385	215.450	253.072	249.508	66	240.546	245.000
Marcos/CGT	2.283	3.433	3.326	3.569	3.282	3.280	3.016	27	2.758	2.901
Yen/CGT	177.262	251.258	297.069	289.175	266.577	221.066	190.296	19	181.519	210.226
Won/CGT	926.812	1.225.246	1.450.034	1.576.810	1.642.593	1.595.768	1.495.931	68	1.191.406	1.555.903

Fuente: "Información básica ..". Gerencia del Sector Naval. Mayo 1997.

Esta evolución en términos reales, ponderada por las tasas de inflación y tipos de cambio, recoge una variación más ajustada, de manera que se puede estimar que los precios actuales de los buques son del orden del 75-85% de los que regían diez años antes. Es decir, que son en términos reales inferiores, entre un 15 y 25%, a los que había en 1980-82, lo que gráficamente se recoge en el gráfico 3.I.

**GRÁFICO 3.I**  
**PRECIOS DE BUQUES DE NUEVA CONSTRUCCIÓN, 1970-1994**  
 (ajustados por inflación)

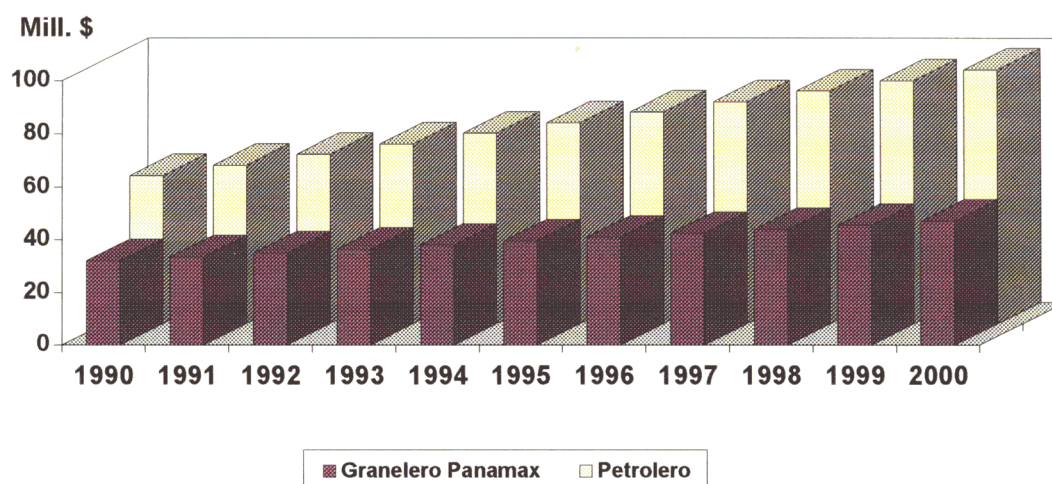


Fuente: Fearnleys

(\*) A partir del año 1991 se construyen se construyen petroleros con doble casco.

Las previsiones futuras de precios, según la consultora Drewry Shipping, son sin embargo optimistas recogiendo notables incrementos, en torno al 57%, en los precios tanto de graneleros como de petroleros de productos, como se aprecia en el gráfico 3.J.

**GRÁFICO 3.J**  
**PREVISIÓN DE PRECIOS DE BUQUES DE NUEVA CONSTRUCCIÓN, 1990-2000**  
**(% incremento medio anual)**



*Fuente: Drewry Shipping.*

**3.2.5.- POLÍTICAS SECTORIALES EN EL MERCADO INTERNACIONAL**

Como hemos ido comentando a lo largo de las páginas anteriores, los países con intereses en el sector naval fueron amoldando sus estructuras productivas a partir de la crisis de las materias primas a principios de la década de los 70, al igual que nuestro sector naval, con la diferencia que cuando nosotros iniciamos en 1984 nuestra reconversión la mayoría de ellos, al menos nuestros competidores directos europeos, nos llevaban prácticamente diez años de adelanto. Desde entonces, partiendo de la base que al ser el naval un sector de síntesis con fuertes efectos de arrastre, todos los países desarrollados han tratado de mantener una cierta capacidad de construcción naval para lo cual han desarrollado la legislación correspondiente. Esta ha evolucionado desde unos planteamientos más proteccionistas hacia posiciones cada vez más liberalizadoras que culminan con la firma del acuerdo OCDE<sup>(25)</sup> ya comentado que, a falta de ratificación por alguno de los países firmantes, propugna la desaparición de todo tipo de ayudas al sector.

Su evolución desde 1969, año en el que se llegó al mencionado acuerdo, es la que se recoge en el cuadro 3.12.

**CUADRO 3.12**  
**EVOLUCIÓN DEL ACUERDO OCDE, 1969-1980**

	<u>1969</u>	<u>1970</u>	<u>1974</u>	<u>1980</u>
Cobertura (%)	80	80	70	80
Interés (%)	6	7,5	8	8
Plazo (años)	8	8	7	8,5

*Fuente: Unión de Constructores Navales Españoles.*

<sup>3 25</sup>

También conocido como «Acuerdo OCDE» o «Understanding OCDE» al que nos hemos referido en otras ocasiones en las páginas anteriores.

En la evolución del citado acuerdo ha influido de manera muy determinante el grupo sobre créditos a la exportación, creado en la OCDE en 1963, cuyos intentos en busca de una línea común de actuación se recogieron en el denominado «Consensus OCDE» por medio del cual se regulaban las condiciones de los créditos con apoyo oficial que financiaban las ventas en el exterior<sup>(26)</sup>. Más recientemente, una de las mayores dificultades que ha tenido el acuerdo OCDE para su firma en 1994, fue la coordinación de las normativas de esta Organización, por una parte, y las del Acuerdo y General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT) por otra, en especial su artículo VI en el que se recoge la necesidad de disponer de un medio eficaz de protección contra las ventas de buques a precios inferiores a su valor normal.

En la Comunidad Económica Europea, sin poder hablar de una política común y conjunta de construcción naval, sí se ha reconocido la necesidad de contar con un sector naval fuerte como se ha recogido en múltiples documentos.

A este respecto se promulgó en Junio de 1969 la I Directiva sobre construcción naval, cuyo objetivo era la armonización de los criterios comerciales e industriales dentro de la comunidad, limitando los subsidios directos al 10% del precio de contrato, como máximo. Porcentaje que sería posteriormente reducido primero al 5% y luego al 4% en 1972 al promulgarse la II Directiva.

---

3.26

*En realidad al «Consensus» fue un acuerdo al que llegaron, fuera del seno de la OCDE, los siete mayores países industrializados, por el que comprometían a seguir una línea común de actuación desde mediados de 1976 hasta mediados de 1977. Posteriormente en 1978 los Estados Unidos presentaron una declaración sobre créditos a la exportación en la que solicitaba que el resto de países miembros de la OCDE se adhirieran al «Consensus» y adoptasen esas normas para los créditos oficiales a la exportación. El consensus se aplica a todos los productos, con dos clases de excepciones: Los llamados sectores especiales y los llamados sectores excluidos, al que pertenecen los buques de nueva construcción.*

En 1975 se promulgó la III Directiva con el objetivo de desarrollar una política estructural común para la industria de construcción naval. Para apoyar a los sectores más competitivos se propuso sustituir el sistema de subsidios directos por subsidios de inversión, acuerdo que se alcanzó en 1976.

A finales de 1977 la situación del sector había cambiado y, aunque en la propuesta inicial se trató de recoger este hecho con algunas propuestas de reestructuración, en la IV Directiva finalmente aprobada en 1978 se mantenían todavía subsidios directos a la producción, si bien, debían solicitar la aprobación previa de la comisión. Se recomendaba que los subsidios fueran reduciéndose gradualmente reducidos, que estuvieran coordinados con los cambios de estructuras y que no distorsionaran la competencia. También se prohibían las inversiones que provocasen aumento de capacidad o que creasen empleo que no fuera permanente.

La V Directiva fue aprobada en abril de 1981 con un plazo de validez inicial hasta el 31 de diciembre de 1982 que posteriormente fue ampliado hasta 1986. En esta directiva se recogían las medidas necesarias de reestructuración y adaptación de la industria europea para hacerla más competitiva y poder suprimir gradualmente las ayudas, y fue la primera que afectó a la construcción naval española como miembro de pleno derecho.

En enero de 1987 se aprobó la VI Directiva con vigencia para el cuatrienio 1987-90, a la que nos hemos referido en páginas anteriores, y que fue sustituida por la última y todavía vigente VII Directiva, que fue aprobada en noviembre de 1990 con un período inicial de vigencia de tres años pero que, como comentamos anteriormente, la falta de ratificación del acuerdo OCDE ha propiciado su prórroga y, consiguientemente, la de los techos máximos de ayudas al sector, si bien se han retocado a la baja para 1997, quedando como se recoge en el cuadro 3.13.



**CUADRO 3.13**  
**TECHOS MÁXIMOS DE AYUDAS COMUNITARIAS, 1987-1997**  
(en % sobre el valor contractual antes de la misma)

<u>COSTE DEL BUQUE</u>	<u>1987</u>	<u>1988</u>	<u>1989</u>	<u>1990</u>	<u>1991</u>	<u>1992</u>	<u>1993</u>	<u>1994</u>	<u>1995</u>	<u>1996</u>	<u>1997</u>
≥ 6 millones Ecus	28	28	26	20							
≥ 10 millones Ecus(*)					13	9	9	9	9	9	9
< 6 millones Ecus	20	20	16	14							
< 10 millones Ecus					9	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5

(\*) En 1991 se incrementó el valor de la base de cálculo de la ayuda.

Fuente: Gerencia del Sector Naval, 1997.

Estos techos máximos se fijaron para las denominadas ayudas de funcionamiento, que son las destinadas a asegurar la supervivencia de los astilleros competitivos y reducir las diferencias de costes de producción con los astilleros de Extremo Oriente. Dentro de éstas se incluyen las ayudas a la producción, ligadas a los contratos, la compensación de pérdidas, las ayudas de salvamento y otras no ligadas a medidas de reestructuración.

Existe un segundo tipo de ayudas, no sometidas a techos máximos, pero cuya cuantía va unida al esfuerzo reconversor que se haga, por tanto se conceden en función de la reducción de la capacidad de producción alcanzada y de la mejora de productividad. Dentro de este segundo tipo se incluyen las ayudas a la inversión (sin aumento de capacidad), las ayudas al cierre y las ayudas a proyectos de I+D.

La evolución de los distintos conceptos que integran las ayudas ha sido compleja y se ha orientado hacia una cierta indefinición, que se ha cubierto con la declaración de los estados miembros de la CEE de respetar los techos. Por ello se duda en general de los procedimientos aplicados por los distintos países para

acceder a las ayudas, llegándose en última instancia a soluciones políticas que encubren situaciones de ineficiencia económica a cambio de mantener la paz social y que no se disparen las cifras de desempleo, en un sector además muy castigado ya por la reconversión.

No obstante, en el cuadro 3.14 siguiente tratamos de recoger de manera esquemática las principales actuaciones llevadas a cabo por los principales países europeos<sup>(27)</sup>.

---

3.27

*Dentro de estas medidas se incluyen únicamente las ayudas especiales y no aquellas que son de general aplicación como por ejemplo la exención de aranceles a la importación de materiales y equipos, o la exoneración del impuesto sobre el valor añadido (IVA) en la construcción y explotación del buque. Para una información más detallada pueden consultarse las revistas de Ingeniería Naval de los últimos años y los informes de la Unión Española de Constructores Navales (UNINAVE).*

**CUADRO 3.14**  
**POLÍTICAS SECTORIALES EN EL MERCADO INTERNACIONAL**

PAÍSES	ACCIONES	SUBSIDIOS DIRECTOS	APOYOS FINANCIEROS	BENEFICIOS FISCALES NAVIERAS	OTRAS MEDIDAS
<b>ALEMANIA</b> (*) autorizados VII Directiva		<ul style="list-style-type: none"> <li>Hasta 1982 subsidio de producción del 20%</li> <li>Desde 1982 se sustituyó por ayudas a la inversión y bonificaciones de intereses</li> <li>Subvención directa sólo a los astilleros de la ex RDA del 36% (*)</li> <li>Subvención directa armador del 9% (*)</li> <li>Crédito sin intereses con posibilidad de condonación del 30% del precio (*)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Créditos oficiales del 70% del valor del buque a 12 años al 7,5% de interés</li> <li>Créditos para construcción de pesqueros del 25% del valor del buque a 14 años al 4% (3% si el período es de 6 y 14 años)</li> <li>Garantías estatales en casos no cubiertos por hipoteca</li> <li>Subsidio del 2% para igualar intereses internacionales (OCDE) que eran del 8%</li> <li>Subvención intereses, créditos blandos para construcción de pesqueros (*)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bonificación del 50% de los beneficios por venta si se reinvierten antes de 2 años</li> <li>Amortización anticipada hasta 40%</li> <li>Constitución reservas libres</li> <li>Desgravación del 50% imp. Sociedades por el 80% de los beneficios generados en tráficos internacionales</li> <li>Compensación de pérdidas contra beneficios futuros en 5 años</li> <li>Deducción de pérdidas a sociedades en comandita del 2,6% (*)</li> <li>Amortización acelerada 1,3% (*)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Formación de tripulaciones a cargo del estado</li> <li>Créditos especiales para desarrollo de la armada</li> <li>Bonificación variable en el IRPF en función del N° de horas trabajadas los fines de semana y por la noche</li> <li>Registro internacional alemán (ISR) cuyos buques registrados son beneficiarios de la política CEE pero sus tripulantes pueden mantener las condiciones de sus países de origen y no pagan IRPF si operan fuera de Alemania</li> </ul>
<b>DINAMARCA</b> (*) autorizados VII Directiva		<ul style="list-style-type: none"> <li>No hay subsidios directos a la producción.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Las ayudas al funcionamiento deben ser menores o iguales al 9% (*)</li> <li>Subvenciones de intereses para igualar los tipos de interés internacionales</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Amortización anticipada hasta 30% para buques con precio &lt; 200.000 coronas</li> <li>Beneficios fiscales a las sociedades navieras comanditarias</li> <li>100% de exención por reinversión antes de 2 años</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Encargos estatales a los astilleros</li> <li>Subsidios al desguace de pesqueros en venta a países fuera de la CEE</li> <li>Cuota patronal de S. Social de sólo unas 8.000 pts/mes</li> <li>Registro internacional (DIS), los tripulantes no pagan IRPF en Dinamarca y mantienen las condiciones de sus países de origen</li> </ul>

PAÍSES	ACCIONES	SUBSIDIOS DIRECTOS	APOYOS FINANCIEROS	BENEFICIOS FISCALES NAVIERAS	OTRAS MEDIDAS
<b>BELGICA</b> (*) autorizados VII Directiva		<ul style="list-style-type: none"> <li>Bonificaciones en créditos para inversión de los constructores.</li> <li>Apoyos directos al astillero que suponen una subvención equivalente <math>\leq 9\%</math> (*)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Financiación para ventas al exterior ajustada al acuerdo OCDE que prohíbe intereses inferiores al 8%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Formación de reservas libres para grandes reparaciones</li> <li>Moratoria de un año a los armadores en el pago de deudas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Subsidios al desguace de buques pesqueros</li> <li>Utilizan el Registro Especial de Luxemburgo</li> <li>Plan para duplicar la flota mercante bajo pabellón nacional</li> </ul>
<b>FINLANDIA</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Subsidios selectivos a los astilleros</li> <li>Cobertura de inflación de costes, cubría las alzas superiores al 10% anual</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Financiación mixta oficial privada del 80% del valor del buque a 8 años y al 8,25% de interés anual</li> <li>Créditos para construcción de pesqueros, cobertura del 75% a amortizar en 20 años</li> <li>Financiación pública de las ventas al exterior cumpliendo acuerdo OCDE</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Desgravaciones fiscales del 3% en los cuatro primeros años posteriores a la firma del contrato</li> <li>Amortización anticipada de hasta el 30%</li> <li>Exención del 3% en los impuestos tanto de operaciones de exportación como en ventas interiores</li> <li>Subsidios al tráfico costero e interior</li> <li>Creación de reservas para inversión del 100% si se hace antes de 2 años</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Formación de tripulaciones a cargo del estado</li> <li>Ayudas para el desarrollo de nuevos productos</li> <li>Registro especial que reembolsa al armador integralmente el IRPF y la S. Social. Permite la contratación de extranjeros con las condiciones de sus países de origen</li> </ul>

PAÍSES	ACCIONES	SUBSIDIOS DIRECTOS	APOYOS FINANCIEROS	BENEFICIOS FISCALES NAVIERAS	OTRAS MEDIDAS
FRANCIA	<p>El primer grupo ligado a la empresa Empain-Schneider denominado Chantiers du Nord et de la Méditerranée, se creó en 1983 por integración de los activos de los astilleros Chantiers Navals de la Ciotat; Constructions Navals et Industrielles de la Méditerranée y la Societe Industrielle et Financiere des Chantiers de France-Dunkerque. El segundo grupo estaba formado por las empresas navales del Grupo Alsthom-Atlantique habiendo absorbido a Soferval; Bassano y Ateliers et Chantiers de Bretagne, estando pendiente, a ese año, la integración de los Astilleros de Dubigeon, Normandie, y sobre todo el de Chantiers de L'Atlantique</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Ayudas para la compra de buques usados de menos de diez años</li><li>• Subsidios al desguace y modernización de buques entre el 5 y el 10 por ciento, excepcionalmente del 20%</li><li>• En los buques pesqueros subsidio del 20% complementado con ayudas por instalación de ciertos equipos</li><li>• Los subsidios directos a los astilleros han de ser ≤ 9% (*)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Financiación de ventas al mercado interior de hasta el 80% reembolsable en 8,5 años compensándose la diferencia entre el tipo aplicado por el banco y el vigente en el acuerdo OCDE. Esta compensación se aplicaba también para las ventas exteriores</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Desgravaciones fiscales a la inversión del 10%</li><li>• Formación libre de reservas para grandes reparaciones</li><li>• Subsidios para la formación del personal</li><li>• Si la amortización es lineal el coeficiente máximo es del 12,5%. Si es proporcional el coeficiente máximo es del 31,25%</li><li>• Impuesto de sociedades del 33,3%, para las compañías nuevas exención plena 2 años y bonificaciones del 75,50 y 25% los tres años siguientes.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Restricciones a la importación de buques</li><li>• Se estableció un plan de desarrollo de la flota mercante hasta alcanzar el 50%, estableciéndose reservas de bandera para algunas importaciones (carbón, petróleo, etc.)</li><li>• Se concedieron moratorias de un año en el pago de deudas</li><li>• Fondos de ayuda para la reconversión y modernización, que permitió el reagrupamiento de los cinco mayores astilleros en dos grupos</li><li>• Registro Especial que permite hacer cabotaje en Francia pero beneficiarios de las condiciones CEE. Bonificación del 66% de la cuota patronal de la S. Social, 70% para los tripulantes franceses.</li></ul>

PAÍSES \ ACCIONES	SUBSIDIOS DIRECTOS	APOYOS FINANCIEROS	BENEFICIOS FISCALES NAVIERAS	OTRAS MEDIDAS
<b>HOLANDA</b> (*) autorizados VII Directiva	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ayudas directas a la producción, válida únicamente para buques de navegación marítima</li> <li>• Subsidios directos a los armadores mediante dos vías complementarias, deducción de impuestos del 12% por inversión en nuevos buques y prima de inversión del 2,3% que el armador recibe durante cinco años</li> <li>• Ambos subsidios eran compatibles con el anterior, de manera que la suma de ayudas directas podía alcanzar porcentajes superiores al 25%</li> <li>• Subvención directa al astillero del 9% como máximo, reduciéndose la prima directa al armador del 2,3 al 2% durante cinco años, siempre que se mantenga la propiedad del buque durante 6 años (*)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Subsidios de intereses del 2% para igualar el tipo vigente en el mercado internacional, determinado por el acuerdo OCDE</li> <li>• Financiación de buques a países en desarrollo mediante créditos gobierno a gobierno en condiciones especialmente blandas</li> <li>• Seguros de crédito a la exportación</li> <li>• Subsidios de compensación de la diferencia con la oferta mínima internacional</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Amortización anticipada inicial hasta del 33,5% y automático de la diferencia entre valor contable y real</li> <li>• Formación de reservas libres y desgravación de reservas para autoseguro</li> <li>• Subsidios especiales al armamento de buques y pesqueros</li> <li>• Fondos de ayuda para la reconversión y modernización, concentrándose la capacidad de producción en cinco grupos</li> <li>• Aportaciones a Sociedades comanditarias libres de IRPF</li> <li>• Exención total por reinversión antes de 4 años</li> <li>• Amortización lineal con coeficiente del 8,5% o del 16% si el sistema es proporcional</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Contratos públicos de buques y apoyos para la exportación de buques de guerra</li> <li>• Subvenciones individuales para mejoras de competitividad</li> <li>• Registro especial en las Antillas holandesas. Posibilita el empleo de un 65% de tripulantes extranjeros en condiciones de su país de origen. No se reconoce como beneficiario de la política CEE.</li> </ul>

PAÍSES / ACCIONES	SUBSIDIOS DIRECTOS	APOYOS FINANCIEROS	BENEFICIOS FISCALES NAVIERAS	OTRAS MEDIDAS
<b>GRAN BRETAÑA</b> (*) autorizados VII Directiva	<ul style="list-style-type: none"> <li>Subsidio del 18% para buques superiores a 100.000 Tpm, del 13% para los de menor tonelaje. A esta ayuda debía añadirse otro 2% en concepto de desgravación fiscal. Esta ayuda se elevaba al 25% en el caso de pesqueros</li> <li>Cobertura de inflación de costes que cubría el 85% de las alzas entre el 10% y el 20% si el pago era diferido, 90% para los pagos al contado</li> <li>Subsidios para la mejora de la posición de oferta</li> <li>Subsidios al tráfico costero e interior</li> <li>Actualmente, existe un apoyo directo al armador mediante créditos por el 80% del valor del buque al 7,5% de interés durante 8,5 años, manteniéndose la desgravación fiscal del 2%, siempre que no se superen los techos máximos establecidos (*)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Créditos de la Banca Comercial con la garantía del estado</li> <li>Créditos oficiales para la construcción de pesqueros</li> <li>Garantías estatales sobre préstamos privados para alcanzar una financiación equivalente a la del acuerdo OCDE</li> <li>La financiación de buques para exportación también se ajusta al citado acuerdo. También se pueden obtener créditos para la exportación de buques usados con un plazo de 5 años</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beneficios fiscales al armamento del 20% de la inversión</li> <li>Amortización anticipada libre para buques nuevos y con algunas reducciones para buques usados</li> <li>Exención en el IRPF por inversiones en el sector, máximo 750.000 libras las empresas 40.000 particulares</li> <li>Exención por reinversión de beneficios si se hace antes de 3 años</li> <li>Exención IRPF a tripulantes que hayan residido al menos 182 días fuera de Gran Bretaña</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Encargos de la marina de guerra a astilleros privados</li> <li>Protección especial al desempleo para los excedentes del sector naval</li> <li>Formación de tripulaciones a cargo del estado</li> <li>Créditos especiales Gobierno a Gobierno con cargo a fondos individuales de ayuda al desarrollo</li> <li>Varios registros off-shore que permiten enrolar tripulaciones no británicas               <ul style="list-style-type: none"> <li>– Isla de Man (no comunitaria)</li> <li>– Gibraltar (comunitario, salvo para España)</li> </ul> </li> </ul>

PAÍSES \ ACCIONES	SUBSIDIOS DIRECTOS	APOYOS FINANCIEROS	BENEFICIOS FISCALES NAVIERAS	OTRAS MEDIDAS
<b>ITALIA</b> (*) autorizados VII Directiva	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Subsidio directo a los astilleros que como media cubría el 17% del valor del contrato, con un máximo del 25% para grandes astilleros y un mínimo del 13% para los pequeños astilleros</li> <li>• Subsidio para grandes reparaciones y transformaciones del 10%, que se incrementaba hasta el 15% en los astilleros del sur</li> <li>• Actualmente el esquema de ayudas se ajusta al acuerdo OCDE para las ayudas al armador y al techo máximo de ayudas del 7% para 1997 para los astilleros (*)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se concedieron créditos oficiales por el 60% a 15 años y al 6-7% de tasa de interés anual</li> <li>• Igualmente existían subsidios de intereses en la cuantía necesaria para igualar el tipo del mercado internacional</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Amortización acelerada de hasta el 20% anual</li> <li>• Beneficios por la venta de un buque se pueden compensar en 5 años</li> <li>• Reducción en las cuotas de Seguridad Social para los astilleros situados en zonas deprimidas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Planes especiales de reestructuración financiera de algunos astilleros públicos (fincantieri) que incluía la compensación de costes</li> <li>• Subsidios al desguace y renovación de flota ligados a la construcción de un tonelaje igual o superior al 50% del desguazado</li> <li>• Encargos del sector público a astilleros privados</li> </ul>



PAÍSES	ACCIONES	SUBSIDIOS DIRECTOS	APOYOS FINANCIEROS	BENEFICIOS FISCALES NAVIERAS	OTRAS MEDIDAS
NORUEGA		<ul style="list-style-type: none"> <li>Subsidios a las reparaciones y transformaciones del 4%</li> <li>Subsidios al tráfico costero e interior</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Créditos privados por el 50% contra primera hipoteca del buque y del 30% contra segunda hipoteca</li> <li>Créditos sin interés para construcción de pesqueros del 25% del valor del buque y financiación en primera y segunda hipotecas para el 75% restante a un interés entre el 5% y el 6,5%</li> <li>Garantías estatales para financiación interior y exterior</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Desgravación fiscal al armamento del 25% del precio de los buques encargados en el país</li> <li>Amortización anticipada de hasta el 25%</li> <li>Desgravación de reservas por autoseguro</li> <li>Moratoria fiscal sobre el 25% de los beneficios obtenidos si son invertidos en buques. Además, en este caso, el 15% de la inversión queda libre de impuestos</li> <li>Desgravación en el IRPF por inversión en Sociedades Comanditarias</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Créditos especiales para el desarrollo de la armada</li> <li>Subsidios de explotación al sector pesquero y líneas de ferries que atiendan las comunicaciones interiores</li> <li>Registro especial (NIS) pueden emplearse sin límite extranjeros en condiciones de su país de origen, sin cotizar a la S. Social ni IRPF si no residen en Noruega</li> <li>Estos buques no pueden realizar tráfico de cabotaje</li> </ul>
SUECIA		<ul style="list-style-type: none"> <li>Subsidios al armamento del 30% del precio del contrato</li> <li>Compensación de pérdidas a los astilleros nacionalizados</li> <li>Seguridad social de los tripulantes subvencionada por el estado</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Financiación del 30% de la nueva construcción sin interés, no reembolsándose el importe salvo revalorización del buque en los cinco años posteriores a su entrega</li> <li>Garantías estatales por el 70% restante, elevable hasta el 90% si el armador no se acogió a la financiación anterior</li> <li>Garantías estatales para la construcción de buques para stocks</li> <li>Apoyo financiero público sobre préstamos de ayuda a la tesorería de los astilleros</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Amortización anticipada de hasta el 30%</li> <li>Formación de reservas libres por venta que buques</li> <li>Concesión de garantías estatales para aplazar deudas a armadores nacionales</li> <li>Exenciones impositivas para la armada, todo el IRPF y 29.000 SEK de la Seguridad Social de cada tripulante</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Encargos públicos a los astilleros privados</li> <li>Formación de tripulaciones a cargo del estado</li> <li>Créditos especiales Gobierno a Gobierno para operaciones de venta de buques a países en desarrollo</li> </ul>

PAÍSES	ACCIONES	SUBSIDIOS DIRECTOS	APOYOS FINANCIEROS	BENEFICIOS FISCALES NAVIERAS	OTRAS MEDIDAS
JAPÓN		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Precios especiales para el acero naval</li> <li>• Subsidios al desguace para nueva construcción en el país</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Créditos del Banco de desarrollo que cubrían hasta el 70% a 10 años (hasta 13 años en casos especiales) con tres de gracia y al 6,55% de interés</li> <li>• Bonificaciones en los tipos de interés de los créditos anteriores, de manera que el tipo neto se situaba entre el 2,8 y el 3,8%</li> <li>• La financiación de las ventas para el mercado exterior se canaliza en condiciones OCDE (al 8% de interés) cubriendo normalmente el 65%</li> <li>• Créditos blandos para países en vías de desarrollo</li> <li>• Seguro de crédito a la exportación que cubría hasta el 90% del valor del contrato</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Amortización anticipada adicional durante el primer año del 20% para buques que incorporan elevada tecnología</li> <li>• Beneficios fiscales a la absorción de mano de obra excedentaria</li> <li>• Exención de impuestos para las actividades de reconversión del sector</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Subsidios al desguace de buques</li> <li>• Créditos oficiales por el 50% de las inversiones para reconversión de actividades</li> <li>• Seguridad social de las tripulaciones a cargo del estado en un 25%</li> <li>• Programas anuales gubernamentales de nuevas construcciones en los que se establecen las ayudas concedidas por la Administración Japonesa</li> </ul>

PAÍSES	ACCIONES	SUBSIDIOS DIRECTOS	APOYOS FINANCIEROS	BENEFICIOS FISCALES NAVIERAS	OTRAS MEDIDAS
ESTADOS UNIDOS			<ul style="list-style-type: none"> <li>Garantías públicas para los créditos del sector privado<sup>(28)</sup> cubre préstamos del 87,5% del valor del buque durante 25 años a un interés fijo. Si entrase en vigor el acuerdo OCDE se reduciría la cobertura hasta el 80% del valor del buque a 12 años y a los intereses internacionales (TICR)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Existe una medida conocida como Jones Act que exige que todos los transportes marítimos internos se realicen en buques americanos, realizados en astilleros americanos y con tripulación americana. Esta ley va en contra directamente del GATT y de la organización mundial de comercio, por lo que en las discusiones del acuerdo OCDE se limitó el volumen de construcción protegido a 200.000 GT al año hasta 1999</li> <li>Programas MARITECH cuyo objetivo es desarrollar y aplicar tecnología avanzada que permita mejorar la competitividad de los astilleros. Ligada al programa mencionado se ha constituido por los astilleros más importantes la National Shipbuilding Technology Conference (NSTC) para mejorar la aplicación de las tecnologías disponibles y coordinar los distintos programas de investigación financiados con fondos del gobierno</li> </ul>

3.28

Modificada posteriormente en 1976 estableciéndose un subsidio, *Construction Differential Subsidy (CDS)*, para construir buques a precios comparables con los del mercado internacional. También es aplicable a los créditos concedidos a los astilleros para su modernización, pero el buque debe ser poseído en un 75% por nacionales y tripulado al 100% por nacionales.

PAISES	ACCIONES	SUBSIDIOS DIRECTOS	APOYOS FINANCIEROS	BENEFICIOS FISCALES NAVIERAS	OTRAS MEDIDAS
COREA DEL SUR		<ul style="list-style-type: none"> <li>No existe información acerca de los subsidios directos al astilleros. Se conceden ayudas directas a los armadores nacionales que tengan flota dedicada al comercio internacional</li> <li>Aunque ha ratificado el acuerdo OCDE sigue siendo blanco, junto a Japón, de las críticas internacionales por aplicar precios desleales (dumping) y mantener apoyos a los armadores muy por encima del resto de países productores</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Los armadores nacionales pueden obtener créditos de hasta el 92% del coste del buque a pagar en 7 años con dos de gracia, o bien a pagar en 10,5 años</li> <li>Los armadores extranjeros pueden obtener créditos del Banco de Exportación por el 80% del valor del buque a 10 años al 9% de interés, sabiéndose extraoficialmente que se puede obtener financiación adicional del 20% restante</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Los materiales de importación no producidos en Corea no pagan impuestos interiores y gozan de aduanas reducidas</li> <li>Preferencia de carga a la flota nacional</li> </ul>
BRASIL		<ul style="list-style-type: none"> <li>No se dispone de información acerca de los subsidios directos al astillero</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La financiación a armadores nacionales permite cubrir el 85% a 12 años, desde la entrega, al 8,5% de interés. Para exportación el plazo se acorta hasta 10 años</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Los equipos y materiales de importación para los astilleros e industria auxiliar, están exentos de impuestos</li> <li>Las importaciones y exportaciones para proyectos financieros con ayudas públicas deben realizarse en buques con bandera del país</li> </ul>

PAÍSES	ACCIONES	SUBSIDIOS DIRECTOS	APOYOS FINANCIEROS	BENEFICIOS FISCALES NAVIERAS	OTRAS MEDIDAS
IRLANDA				<ul style="list-style-type: none"> <li>• Existe un subsidio del 25% del valor del buque nuevo o de 2ª mano</li> <li>• Sistema proporcional de amortización con un coeficiente máximo del 10%</li> <li>• Tipo reducido del 10% en el impuesto de sociedades por ser empresas industriales de <i>interés nacional</i></li> </ul>	
LUXEMBURGO			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bonificación del 12% de la inversión en buques</li> <li>• Exención por reinversión de beneficios</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• IRPF muy bajo 8% para tripulantes no residentes</li> <li>• Exención de la Seguridad Social a las tripulaciones si ya tienen en su país de origen o bien pueden contratar un seguro privado</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Registro especial que permite que los buques sean beneficiarios de la política de la CEE. Sólo el capitán debe ser CEE</li> </ul>

PAÍSES \ ACCIONES	SUBSIDIOS DIRECTOS	APOYOS FINANCIEROS	BENEFICIOS FISCALES NAVIERAS	OTRAS MEDIDAS
PORTUGAL			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Amortización lineal con un coeficiente del 12,5% sea lineal o proporcional</li> <li>• Exención por reinversión de beneficios durante 2 años</li> <li>• Impuestos del 30% de los beneficios con un tipo máximo del 36%, el tipo efectivo resultante es el 10,8%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Registro especial de Madeira, pueden emplearse extranjeros no residentes en condiciones de su país de origen que no pagan IRPF ni Seguridad Social. Teóricamente el 50% de la tripulación debe ser portuguesa, en la práctica se dispensa de esta obligación. Los buques son beneficiarios de las condiciones CEE pero no pueden hacer cabotaje en Portugal</li> </ul>
GRECIA		<ul style="list-style-type: none"> <li>• No se aplica el impuesto de sociedades a las empresas navieras. Existe una tasa en función de las TRB y la edad del buque independientemente de los resultados de la empresa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Crédito a la construcción naval del 80% a 9 años al 8,5% interés. Beneficiación adicional del 1% (grant element) concedido a cualquier armador ligado a la construcción nacional</li> <li>• Se aplica un incentivo fiscal por tonelada construida en el país, los 6 primeros años, que en el caso de buques de pasaje, ferries, y buques de carga en servicios internacionales alcanza el 50%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Las tripulaciones pagan un tipo reducido del IRPF del 5,5% en lugar del ordinario (entre el 12 y el 63%), además tienen reducciones en las cuotas del IRPF</li> <li>• Sólo existe un registro pero su funcionamiento es como si fuera especial ya que permite enrolar tripulantes en los buques de navegación internacional en condiciones de sus países de origen</li> </ul>

Fuente: Elaboración propia sobre diversa información de la gerencia del Sector Naval y revista Ingeniería Naval

Como se deriva del cuadro anterior, las medidas aplicadas por los distintos países abarcan un amplio abanico de alternativas aunque casi todas, especialmente en los últimos años, tienden a converger en el cumplimiento de las condiciones del acuerdo OCDE y, en el caso de los países europeos, a ajustarse a los techos máximos determinados actualmente en la VII Directiva.

A este respecto conviene mencionar la falta de ratificación por parte de Estados Unidos del citado acuerdo OCDE, ya que aunque fue uno de sus principales impulsores y como tal lo suscribió en 1994, todavía no lo ha ratificado formalmente, manteniendo unos esquemas de ayudas al sector que dificultan notablemente el ajuste sectorial y la esperada recuperación de precios. Además de obligar a prorrogar, sin un horizonte claro, las medidas contempladas en la VII Directiva aplicables a los países europeos.

### 3.3.- ENTORNO NACIONAL

#### 3.3.1.- SITUACIÓN ANTES DE LA CRISIS

El sector de construcción naval español inicia la década de los 70 con una estructura productiva derivada de los planes de desarrollo y más en concreto de la acción concertada en el sector de industrias navales<sup>(29)</sup> comentada con anterioridad.

En el cuadro 3.15 se recoge esquemáticamente la distribución de la producción naval derivada de los planes de desarrollo.

**CUADRO 3.15**

**EVOLUCIÓN DE LA PRODUCCIÓN DERIVADA DE LOS PLANES DE DESARROLLO, 1964-1971**

	I PLAN		II PLAN		III PLAN	
	Nº buques	TRB (miles)	Nº buques	TRB	Nº buques	TRB
Petroleros y combinados	21	313	22	853	24	1.713
Graneleros	11	140	22	441	17	303
Otros buques mercantes	118	239	101	243	106	365
Auxiliares y varios	88	33	83	35	54	20
Pesqueros	350	131	261	101	436	161
<b>TOTAL</b>	<b>588</b>	<b>856</b>	<b>489</b>	<b>1.673</b>	<b>647</b>	<b>2.562</b>

*Fuente: Revista de Ingeniería Naval y elaboración propia.*

<sup>3.29</sup>

Como vimos anteriormente en el capítulo II, la acción concertada en el sector de industrias navales se estableció mediante la O. M. de 26 de Julio de 1967, a la que podían acogerse solamente los astilleros que construyeran buques de casco de acero de más de 100 TRB, teniendo carácter voluntario para las empresas privadas y vinculante para las empresas públicas.



Esta acción concertada, que favoreció notablemente la actividad del sector, tuvo sin embargo una serie de efectos indirectos que enmascararon, cuando no limitaron claramente, los efectos positivos de su aplicación.

Como se deriva del mencionado cuadro 3.15, existía en tonelaje un claro predominio de los buques de transporte de petróleo, lo que suponía un gran volumen y peso en pocas construcciones; igualmente creció notablemente el número de buques de carga seca y mercantes. Sin embargo, en unidades eran los buques pesqueros los más numerosos, aunque la carga de trabajo que aportaban a los astilleros era bastante limitada.

La situación previa a la crisis venía caracterizada por una elevada cifra de nuevos pedidos, en torno a 1,5 millones de toneladas año, en la que los petroleros y graneleros mantenían una cuota de mercado superior al 50%, dedicándose la mayor parte de esta producción a la exportación<sup>(30)</sup>. Esta situación cambió drásticamente a partir del primer tercio de la década de los 70, mostrando una evolución muy similar a la de la demanda mundial comentada en el epígrafe anterior, tanto en la cifra de contrataciones como en la estructura del mercado, modificándose al alza los coeficientes de compensación<sup>(31)</sup> como consecuencia de la progresiva pérdida de importancia de las producciones tradicionales (petroleros y graneleros) en favor de construcciones más pequeñas y más versátiles (buques combinados y cargueros especiales como frigoríficos, portacontenedores, etc.).

---

3.30

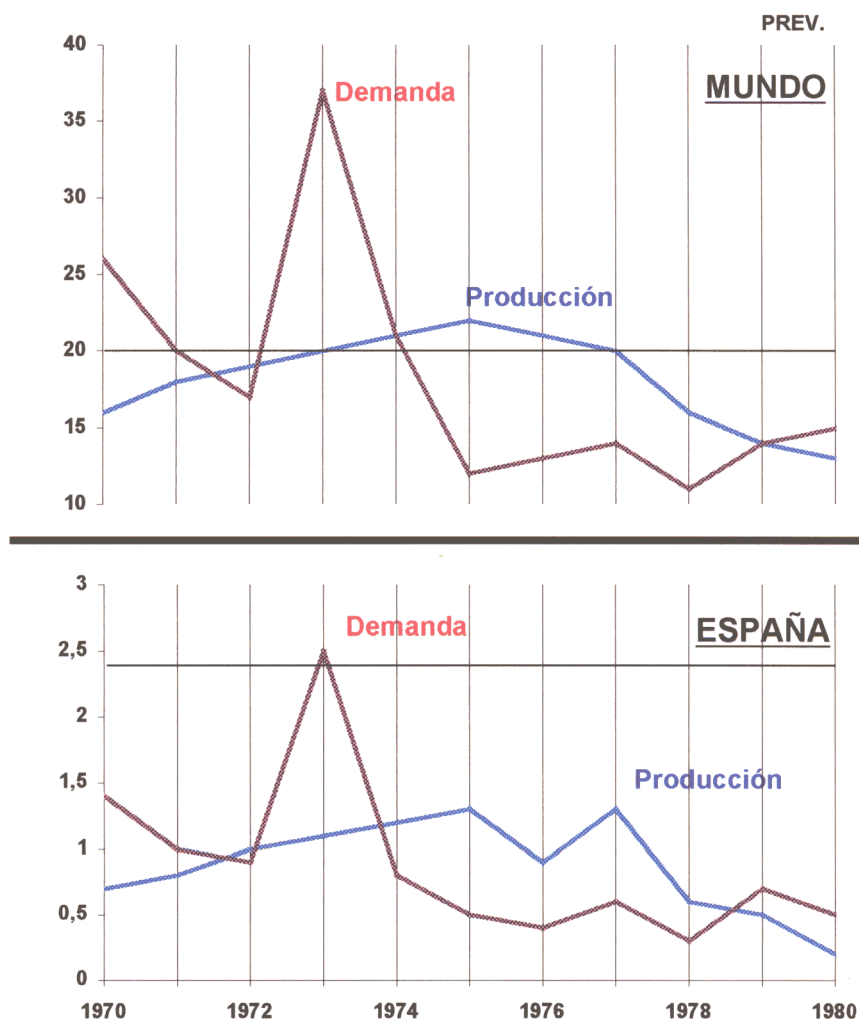
*Concretamente en 1968 y 1969, la cifra de nuevos pedidos fue de 1,6 y 1,2 millones de toneladas respectivamente, de los que se exportaron el 44 y el 66% en cada año. En 1970 la demanda de nuevas construcciones se incrementó hasta 2,1 millones de TRB, de las que se exportaron el 57%.*

3.31

*Que pasaron del 0,69 a inicios de la década a 1,15 en el último quinquenio. Para un análisis más detallado, pueden consultarse los informes de Construnaves de 1970-80.*

La evolución de la actividad sectorial se recoge en el gráfico 3.K, en el que se puede apreciar la coincidencia del perfil de la demanda nacional con la mundial. Concretamente en nuestro mercado se pasó de una contratación media anual en torno a 1.840.000 TRB hasta 1974 a unas 470.000 TRB en la segunda mitad de la década.

**GRÁFICO 3.K**  
**EVOLUCIÓN DE LA DEMANDA Y DE LA PRODUCCIÓN NAVAL, 1970-1980**  
(Millones de TRBC)



Paralelamente se produjo un notable cambio en la estructura del mercado siendo los petroleros los que sufrieron la mayor parte del ajuste de la demanda, pasando de suponer más del 50% a principios de la década a poco más de un tercio al final de la misma, cediendo la primacía a los buques de carga general, con especial referencia a los tanques especiales que de tener una presencia marginal (en torno al 5%) en el primer tercio de la década, la acabaron con algo más del 25%.

Por otra parte, el subsector de buques no mercantes<sup>(32)</sup> que tradicionalmente tuvo una gran importancia en el sector naval nacional, se redujo notablemente por la caída de la demanda interna del sector pesquero, consecuencia del aplazamiento de las medidas de reestructuración y renovación de flota.

Finalmente, como puede apreciarse en el mencionado cuadro 3.K, los niveles de producción se mantuvieron por debajo de las cifras de contratación en el primer tercio de la década para superarla claramente a partir de 1975, provocando una fuerte reducción de la cartera de pedidos hasta el extremo que a partir de dicho año, y prácticamente hasta el final de la década, se mantuvo un exceso de capacidad de producción en torno al 35% como media.

---

3.32

*Compuesto básicamente por pesqueros, buques de pasaje, remolcadores rompehielos y buques auxiliares y varios.*

### **3.3.2.- DÉCADA DE LOS 70: CRISIS ECONÓMICA**

La década de los 70 supuso para la construcción naval española, al igual que para el resto de los países competidores, un período de notable actividad derivada de la concurrencia de un conjunto de factores, cuya resultante fue un notable aumento de la producción y de la cartera de pedidos, al menos en el primer tercio de la década.

Dentro de estos factores hay que destacar en primer lugar el favorable contexto del mercado mundial, ya comentado con anterioridad, derivado de la necesidad de renovación de flota y del incremento del tonelaje de las nuevas construcciones. En segundo lugar, el positivo impulso que supuso la acción concertada para las industrias navales, si bien, no suficientemente aprovechado en su totalidad por las tradicionales rigideces e imperfecciones del sector naval español.

En efecto, la competitividad de la construcción naval se vio claramente limitada por dos factores de distinto signo:

- En primer lugar por los superiores niveles de financiación oficial que recibían los astilleros competidores en sus respectivos países<sup>(33)</sup>.
- En segundo lugar, el fuerte incremento de los costes productivos que soportaron los astilleros nacionales, registrando subidas superiores a las de la competencia.

---

3.33

A este respecto en el epígrafe 3.2.5. relativo a las políticas sectoriales en el mercado internacional se recogen con mayor detalle estas ayudas.

Como habíamos comentado anteriormente, las primas a la construcción naval trataban de apoyar la obra nueva en los astilleros nacionales, tanto para el mercado interior como para el de exportación, y la evolución en ambos casos fue similar.

En el ámbito interior la financiación se mantuvo regulada hasta mediados del año 1970 por la orden ministerial del 20-10-1966, si bien en Julio de dicho año se establecieron las condiciones para el bienio 1970-71, rebajándose el porcentaje de financiación del 9 al 7%<sup>(34)</sup>, aunque daba libertad a los armadores para construir cualquier tipo de buques. Se estableció en 100.000 TRB el tonelaje a financiar en dicho bienio, de manera que la construcción debía iniciarse antes del 31-12-1971, introduciendo la novedad que para los buques mayores de 20.000 TRB se les podían conceder créditos análogos a los de los buques de exportación.

Esta financiación se basaba en la banca privada, actuando la banca pública como subsidiaria de la misma. No obstante, el sistema adolecía de una profunda falta de flexibilidad, debido a que la banca privada tenía serias dificultades para atender las peticiones de financiación ya que al dejar de actuar la banca pública<sup>(35)</sup> y no contar con un seguro de crédito que respaldase la operación, la banca privada exigió fuertes garantías para respaldar la operación, a las que en muchos casos no pudieron hacer frente los armadores.

---

3.34

*Paradójicamente cuando el porcentaje anterior no llegaba a compensar el efecto negativo de los productos de importación, con los que normalmente equipaba a los buques la industria auxiliar. Además se redujo en un momento en el que la subida de los precios de nueva construcción podía compensar, al menos en parte, la subida de los costes de producción.*

3.35

*Ante el incremento de las operaciones fallidas, la banca pública retiró su apoyo a la construcción naval, tanto el Banco de Crédito Industrial para las operaciones de exportación y como el Banco de Crédito a la Construcción para la financiación del mercado interior.*

Además, la hipoteca naval estaba gravada con un impuesto especial del 1,9% sobre cada uno de los actos de constitución, cancelación y cualquier otra operación intermedia que pudiera efectuarse, lo que no sucedía en ninguno de los países competidores, encareciendo notablemente el producto final.

Aun a pesar de todos estos condicionantes la construcción naval inició la década de los 70 con un dinamismo fuera de toda duda<sup>(36)</sup>.

El año siguiente, 1971, supuso un hito en la evolución del sector debido a la suspensión de la convertibilidad del dólar en oro, si bien este hecho afectó a la construcción naval española en menor medida que a otros países<sup>(37)</sup>, estimándose el efecto en unos 5.000 millones de pesetas, pero sí supuso una dificultad añadida a la gestión, que se vio seriamente afectada por factores tanto técnicos (disminución de las necesidades de transporte internacional, con la consiguiente reducción de fletes), como financieros, derivados de la crisis monetaria internacional y la revaluación de la peseta frente al dólar, aspecto a los que adicionalmente se sumó el retraso en el cobro de los créditos previstos en la acción concertada. Ambos efectos situaron al sector naval en una situación de crisis, en especial a los medianos astilleros, planteándose la conveniencia de incrementar la dimensión empresarial mediante la fusión de los grupos empresariales.

Esta difícil situación se mantuvo hasta 1975<sup>(38)</sup>, año en el que se plantearon unos nuevos objetivos de política industrial, creándose a estos efectos

---

<sup>3.36</sup> Como se puede apreciar en el gráfico 3.L a continuación.

<sup>3.37</sup> Como habíamos comentado con anterioridad en el epígrafe 3.2.2 al analizar el entorno mundial.

<sup>3.38</sup> Año que sin embargo supuso un hito para la construcción naval tanto nacional como mundial, ya que los niveles de producción que se alcanzaron marcaron el máximo obtenido, no habiéndose llegado desde entonces a una cifra similar.

una Comisión Interministerial, con el fin de superar la crisis del sector y que se concretaron en:

- Aplicación de una política anticíclica que permitiera superar el bache que se preveía iba a durar hasta comienzos de los 80.
- Se planteaba la necesidad de una reestructuración a largo plazo.

El primero, debía procurar la cristalización de la demanda interior estableciendo al tiempo los apoyos necesarios para las operaciones de exportación. El segundo objetivo incluía la realización de un análisis de la demanda futura y de los nichos de mercado donde la oferta presentase un perfil técnico y productivo más adecuado a nuestra capacidad productiva.

En la definición de estos nuevos objetivos de política industrial se planteaba adicionalmente el facilitar a las empresas la readaptación a los nuevos productos del mercado mediante la dotación y concesión de recursos que permitieran la adaptación de las plantas mediante las inversiones necesarias, organizar nuevos sistemas de producción facilitando la readaptación profesional de la mano de obra, mejorar la eficiencia productiva, obtener tareas mínimas de producción y productos homogéneos por factorías y ampliar la investigación aplicada a la construcción de buques.

Con el objeto de apoyar estas medidas de readaptación y mantener a corto plazo un nivel de ocupación adecuado se publicó, mediante el correspondiente Decreto Ley, un concurso de construcción de buques con un tonelaje total aprobado de un millón de toneladas, que una vez más no llegó a cristalizar al no habilitarse los fondos necesarios para financiarlo.

No obstante, desde 1963 hasta 1973 la capacidad de construcción naval se multiplicó por cinco, siendo esta década la más brillante de la construcción naval española situándonos entre los cuatro primeros productores a nivel mundial.

Como puede apreciarse, se definían un conjunto de actuaciones de gran calado que tampoco llegaron a cumplirse en su totalidad, manteniendo la tradicional línea continuista que hizo necesario una reestructuración posterior mucho más profunda.

Esta indefinición de la política oficial se hizo más patente en el lustro siguiente. Así en 1976 tras varios años de crecimiento ininterrumpido se produjo una fuerte reducción de la actividad, se entregó un 22% menos de toneladas que el año anterior, disminución que, como ya habíamos visto anteriormente, se produjo también a nivel internacional<sup>(39)</sup>, creando un desequilibrio ente oferta y demanda entre el 20 y el 30%, que ha permanecido hasta la actualidad, dando origen a la proliferación de subsidios que ha caracterizado la evolución posterior del sector.

En nuestro mercado, sin embargo, el empeoramiento de las expectativas de demanda y la menor subcontratación de obra exterior favorecieron el desarrollo de una fuerte conflictividad laboral con la consiguiente reducción en el número de horas trabajadas.

Por otra parte, dado que los productos convencionales mantenían una relación precio/coste de producción, inferior en muchos casos al de las unidades especiales, algunos grandes astilleros reorientaron su producción en este sentido planteándose un problema de financiación de estas readaptaciones, haciéndose

---

3.39

*Como puede apreciarse en el gráfico 3.L y cuadro 3.25 siguientes.*



patente una vez más la necesidad de una estrecha colaboración con la Administración.

Esta falta de colaboración se hizo más evidente en los años siguientes, en los que dentro del marco general de recesión de la demanda a nivel mundial el panorama nacional presentó caracteres especialmente sombríos debido a la carencia de una política definida en la industria naval, tanto en la reordenación de la industria productiva, como en la concesión de ayudas para sostener el sector, como gozaban, sin embargo, sus competidores extranjeros.

Uno de los determinantes que más directamente condicionó la actividad naval fue la crisis política. La economía española se encontraba inmersa en la fase de transición, en la que la incertidumbre política y la inacción paralizaron las actuaciones sectoriales y la necesaria readaptación de plantillas, que ya estaban llevando a cabo el resto de competidores europeos, provocando el retorno de un gran número de trabajadores emigrantes inmersos en procesos de reestructuración. De forma que una segunda Comisión Interministerial creada en 1977 con el mismo objetivo que la anterior, que tampoco llegó a producir resultados prácticos. El resultado fue un fuerte desequilibrio entre la capacidad de producción y la producción real, sufriendo un fuerte deterioro económico y tecnológico que comenzó a variar de signo a partir de mediados de la década siguiente.

Simultáneamente se produjo en dicho año un deterioro de la financiación sectorial que se concretó en la reducción del coeficiente de inversión y sobre todo en el encarecimiento en tres puntos del crédito naval, situándose en el 11%, medidas que provocaron una grave recesión de la demanda interna.

Al año siguiente se trató de dar marcha atrás mediante el Decreto 2548/78 sobre financiación de buques que restauraba la tasa anterior del 8% de

interés del crédito naval pero, publicada en Mayo, no se aplicó efectivamente hasta Diciembre, lo que paralizó la aplicación del crédito naval agudizando el bache de trabajo de las empresas.

En ese mismo año de 1978 se firmó un acuerdo entre la Administración, Sindicatos y Grandes empresas públicas que permitía reducir en 7.500 el número de trabajadores de éstas últimas, discriminando a los astilleros privados que no pudieron acogerse a estas facilidades.

Todas estas medidas fueron los pasos preliminares de la publicación en 1979 del Programa de Reestructuración y Organización de los grandes astilleros del sector Público, que estableció para sus empresas y para la totalidad del sector, unos objetivos globales de producción apuntando un conjunto de medidas necesarias para su cumplimiento. Simultáneamente la Administración denunció la vulneración por parte de otros países del acuerdo OCDE sobre crédito a la exportación de buques, el conocido como "Consensus" del que ya hemos hablado anteriormente, pasando a aplicar condiciones ligeramente más favorables, ampliando las dotaciones de fondos del crédito naval, y concediendo un subsidio selectivo del 9,5%, a criterio de la Administración, para hacer frente a los cuantiosos subsidios otorgados por los competidores europeos.

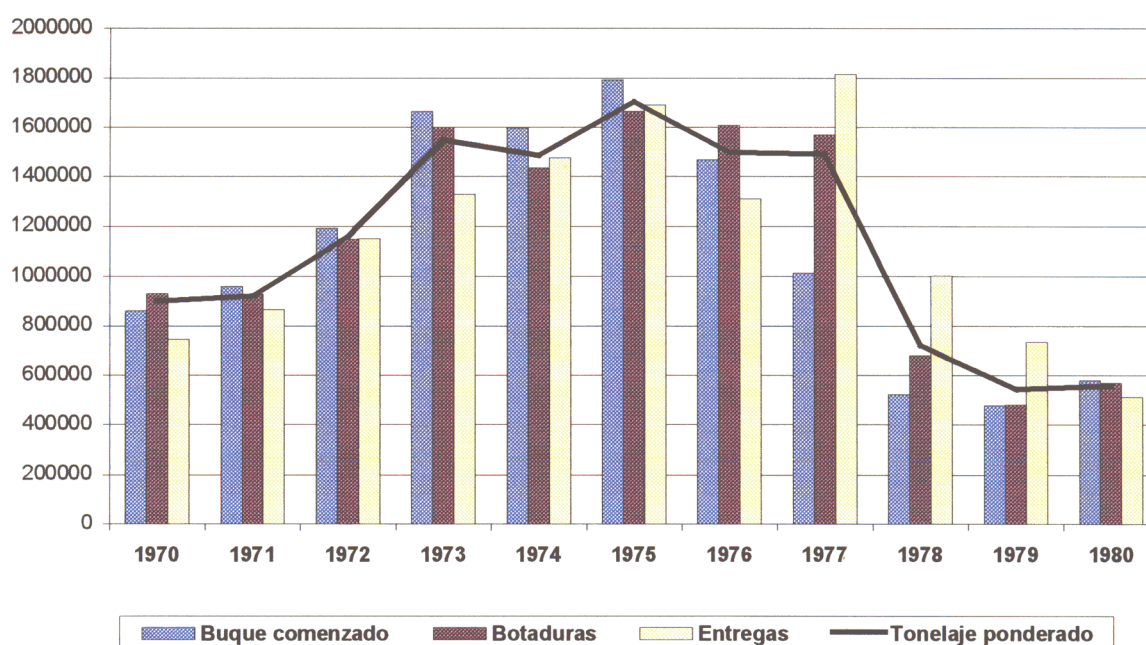
Todas estas medidas sectoriales ponen de manifiesto una falta de planificación y coordinación que permitió escasos avances en la reestructuración de la industria naval. Por otra parte, en las medidas de adecuación a la demanda, se puso escaso énfasis en los productos de mayor contenido tecnológico, manteniéndonos en un segmento de productos poco sofisticados y sometidos a una fuerte competencia en costes en el que las posibilidades de competir se veían muy restringidas dada la capacidad instalada. Además, la falta de definición de una política mercante y pesquera condicionaba las expectativas de inversión, dado que

para programar inversiones es necesario conocer previamente las condiciones que regirán el crédito naval y los volúmenes de autorizaciones a conceder por la Administración.

El efecto de todas estas rigideces del sistema productivo se reflejó en el hecho que el volumen de las exportaciones españolas se situó diez puntos por debajo de la media de nuestros competidores europeos (un 22% frente al 32%) en los últimos años de la década de los 70.

La evolución del sector naval español en la década de los 70 se recoge a continuación en el gráfico 3.L y cuadro 3.16.

**GRÁFICO 3.L**  
**PRODUCCIÓN NACIONAL DE BUQUES , 1970-1980**



*Fuente: Gerencia del Sector Naval.*

**CUADRO 3.16**  
**PRODUCCIÓN NACIONAL DE BUQUES, 1970-1980**

---

Años	Tonelaje comenzado	Tonelaje botado	Tonelaje entregado	Tonelaje ponderado
1970	860.742	930.085	744.325	901.133
1971	959.647	928.204	867.307	920.840
1972	1.191.681	1.148.545	1.151.577	1.160.087
1973	1.665.032	1.599.585	1.329.189	1.548.348
1974	1.596.292	1.434.047	1.476.425	1.485.203
1975	1.791.629	1.666.017	1.690.066	1.703.432
1976	1.468.372	1.607.100	1.311.672	1.498.561
1977	1.013.721	1.567.908	1.814.941	1.491.119
1978	521.852	679.462	1.002.119	720.724
1979	479.586	480.599	734.126	543.727
1980	578.858	570.105	511.090	557.539

$$\text{tonelaje ponderado} = \frac{Q+2B+E}{4}$$

Q = tonelaje comenzado  
B = tonelaje botado  
E = tonelaje entregado

*Fuente: Gerencia del Sector Naval*

### **3.3.3.- SITUACIÓN EN LA DÉCADA DE LOS 80. AÑOS INICIALES**

La década de los 80 nos presenta un sector naval sumido en una situación de crisis, aunque relativa, debido a que todavía no se habían llegado a mostrar en su totalidad las rigideces y problemas que abocaron posteriormente a la *reconversión del sector*.

España todavía se mantenía a la cabecera de la construcción naval europea en lo que a cartera y nuevos pedidos se refiere<sup>(40)</sup> estimándose que a nivel mundial ocupaba, tras Japón, la cuarta plaza en cartera de pedidos, y la quinta en cuanto a entregas.

Sin embargo, el sector venía sufriendo una importante inflación de costes que condicionaba su competitividad exterior. Estas subidas se concretaron en el incremento del 14% del acero naval (con tres alzas a lo largo del año); en el 16% de subida del resto de los materiales, o en el 15% de incremento del coste salarial en el ejercicio. Consecuentemente, como recogíamos en las páginas anteriores, se estaba produciendo una fuerte alteración de la estructura de costes como pone de manifiesto el hecho que mientras la facturación creció entre 1973-79 menos del 100%, el coste del salario por hora y los costes financieros lo hicieron en un 300%, mientras que los costes de materiales se incrementaron en más del 150%.

Por tanto, era imprescindible corregir todos estos desequilibrios para mantener un cierto nivel de competitividad, y así la política sectorial desarrollada por la Administración se concretó en la ley 80/1980 de 31 de Diciembre, sobre medidas de carácter financiero de apoyo a la demanda, por la que se concedieron créditos extraordinarios al sector naval por un importe de 24.000 millones de pts., que

---

3.40

*Tal como se recoge en la revista de Ingeniería Naval Nº 548, páginas 48 y siguientes.*

incluían 4.000 millones de pts. de primas a la construcción naval devengadas y no pagadas.

Sin embargo, estos fondos no llegaron a agotarse porque se exigía por parte del Banco de Crédito a la Construcción (B.C.C.) tal nivel de garantías complementarias que la financiación resultaba inabordable para los armadores.

Como esta difícil situación financiera afectaba no sólo al sector naval sino a la mayoría de los sectores básicos, se publicó el Real Decreto Ley 9/1981 de 5 de Junio sobre Medidas para la Reconversión Industrial, que establecía el marco general al que habían de acogerse los planes de reconversión de aquellos sectores básicos que atravesasen una situación de crisis especialmente importante.

Este Real Decreto, que estuvo en vigor hasta el 31-12-1982, condicionó y determinó la evolución del sector en el año siguiente 1981.

En efecto, la evolución de la construcción naval española en dicho año mostraba el mantenimiento de la cifra de entregas, una reducción de los nuevos pedidos y un ligero incremento de la cartera, que situaban a nuestro país en el tercer puesto mundial en cartera de pedidos y el quinto en entregas, que, a nivel europeo, significaban el segundo y primer puesto, respectivamente, en ambas categorías.

Sin embargo, en los aspectos financiero y de política sectorial sí se registraron modificaciones importantes.

En el ámbito financiero surgió la noticia de la posible desaparición del B.C.C., lo que acabó por concretarse al año siguiente al desaparecer éste y pasar el crédito naval a manos del Banco de Crédito Industrial (B.C.I.).

En cuanto a la política sectorial, al amparo del marco general publicado el año anterior<sup>(41)</sup> se publicó el Real Decreto 643/1982 de 26 de febrero sobre Medidas de Reconversión del Sector Naval, que contenía la normativa relativa a procedimiento, medidas para la reconversión, control y seguimiento del plan, introduciendo una ordenación de la oferta productiva que dividía el sector en dos subsectores:

- Grandes astilleros. En el que se incluían las factorías de las empresas del capital público con autorización administrativa para construir buques de 15.000 TRB o más.
- Medianos y pequeños astilleros. Que incluía aquéllos que fabricaban buques de casco de acero de más de 100 toneladas de registro bruto, exceptuando a los que tenían convenios firmado con el Ministerio de Defensa (Bazán).

Esta delimitación obviamente limitaba la subvención máxima a recibir en función de la producción, para la que se había establecido un objetivo de 730.000 TRBC anuales distribuidas de la siguiente forma: 430.000 TRBC para los grandes astilleros y 300.000 TRBC para los medianos y pequeños, lo cual significaba una reducción del 34% sobre la producción máxima histórica.

Este Real Decreto condicionó la evolución sectorial a lo largo del año siguiente 1982 en el que se registró sin embargo una drástica reducción de los nuevos contratos (80,6% sobre el año anterior) prácticamente concentrada en los buques para exportación junto a una fuerte disminución de la cartera de pedidos

---

3.41

*El comentado Decreto/Ley 9/1981 de 5 de Junio, en el que se establecían las medidas adecuadas para el tratamiento de los sectores en crisis.*

(21%) que llevaron a que algunos astilleros botaran en ese año el último buque de su cartera, sin haber logrado nuevos pedidos<sup>(42)</sup>.

Respecto de la financiación naval se mantuvo la difícil situación en las nuevas construcciones ya que, aunque se materializó en 1982 el traspaso de funciones al Banco de Crédito Industrial, la postura del nuevo organismo fue extremadamente cautelosa, lo que agudizó el problema de las garantías adicionales, hasta el extremo que sobraban cantidades sin aplicar en las líneas de financiación<sup>(43)</sup>.

Mientras, en la otra vía de financiación, las primas a la construcción naval, se produjo un nuevo retraso en el cobro de las mismas como consecuencia de la escasa dotación presupuestaria asignada, a resultas del cual se registró a final de año una deuda acumulada por primas devengadas y no cobradas de 11.500 millones de pts. que lastraban, vía costes financieros, la capacidad de maniobra de las cuentas de resultados de los astilleros.

En el capítulo de política sectorial se publicaron dos Reales Decretos: en primer lugar, el Real Decreto 643/1982 sobre medidas de reconversión en el sector naval, ya comentado con anterioridad y, en segundo lugar, el Real Decreto Ley 8/1983 de 30 de Noviembre sobre medidas generales de Reconversión y Reindustrialización que sustituyó al publicado anteriormente (9/1981) que vencía al finalizar el año 1982, y como se mantenían los problemas de la reconversión industrial se hacía necesario un nuevo marco jurídico. Este Decreto introducía

---

<sup>3.42</sup> Según la asociación de constructores navales "Construnaves", 20 astilleros botaron en 1982 su último buque situándolos al borde del cierre. Para un mayor detalle se puede consultar las revistas de Ingeniería Naval del período, gráficamente la de la actividad productiva se recoge en el gráfico N° 3.P al final del epígrafe.

<sup>3.43</sup> Concretamente en 1982 se autorizaron únicamente préstamos por 24.000 millones de pts. de un total de 40.000 millones disponibles.



notables modificaciones respecto al anterior: Tratamiento tributario y laboral de las empresas en reconversión; introducción de acciones específicas de carácter financiero; previsión de medidas de ajuste ante los efectos negativos de la reconversión a través de los fondos de promoción de empleo y las Zonas de Urgente Reindustrialización (Z.U.R.); así como se abordaban los objetivos básicos en materia de innovación tecnológica mediante medidas específicas de fomento y financiación a través del Centro para el desarrollo tecnológico e Industrial (CDTI)<sup>(44)</sup>.

En 1983 el sector de construcción naval español se situó en una posición de crisis que se reflejó en descensos en todas las grandes cifras del sector. Así la cifra de nuevos pedidos registró un descenso medio del 79 ó 67% según se mida en TRB o en TRBC respecto de la contratación media del quinquenio anterior; las entregas se redujeron un 15% mientras que la cartera de pedidos se redujo casi un 27%, medidas ambas en TRBC<sup>(45)</sup>.

Como muestra de la agudización de la crisis del sector, basta señalar que la cuota de mercado de los astilleros nacionales significó el 1,2% mundial frente a casi el 4% de media en el quinquenio anterior.

---

3.44 *Se modificó la estructura y se dotó de mayores fondos financieros al Centro para el Desarrollo Tecnológico e Industrial (CDTI) para el cumplimiento de sus funciones.*

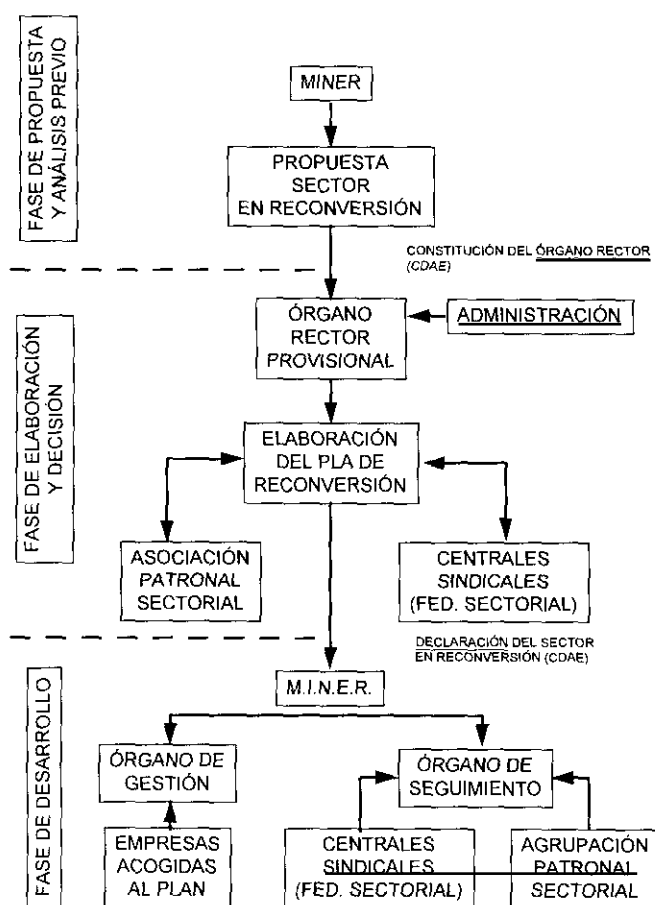
3.45 *Esta evolución se puede apreciar gráficamente en el cuadro 3.N al final del epígrafe.*

### 3.3.4.- PRIMERA FASE DE LA RECONVERSIÓN (1984-1987)

En el plano de la política sectorial se continuó con la historia interminable de la reconversión, que aunque técnicamente iniciada en 1984, sus primeras piedras se habían puesto con anterioridad.

Las grandes líneas del proceso se habían definido previamente, en Mayo de 1983, en el Libro Blanco de la Reconversión y Reindustrialización. Dada la importancia del anterior esquema de reconversión, enmarcado por el Real Decreto 643/1982, se hizo necesario adecuar las bases a la realidad del sector mediante la presentación de unos planes de reconversión que seguían el esquema que se recoge en el cuadro 3.17 a continuación.

**CUADRO 3.17**  
**INSTRUMENTACIÓN DE LA RECONVERSIÓN SECTORIAL, 1984-1987**



Fuente: Libro Blanco de la Reconversión y Reindustrialización.

El tratamiento para la reconversión de los grandes astilleros tenía su cauce natural a través de la División de Construcción Naval del Instituto Nacional del Industria (en adelante D.C.N.) que recogía a los astilleros públicos de AESA y ASTANO.

Las magnitudes que contemplaba el plan, ahora remodelado, establecían un nivel de producción máximo para este subsector de 325.000 TRBC<sup>(46)</sup>, la disminución de la producción suponía la generación de un importante excedente de empleo (4.223 personas), por lo que se preveía el cierre de alguna factoría<sup>(47)</sup>. Por otra parte, se contemplaba un volumen total de inversiones de 13.205 millones de pts.<sup>(48)</sup> y unas exportaciones que supondrían un 62,5% de la producción, para la que se estimó una productividad media de 33 horas/TRBC.

Por lo que se refiere al subsector de medianos y pequeños astilleros, se mantuvo la capacidad prevista en el plan inicial (643/1982) de 300.000 TRBC, lo que implicaba un notable reajuste de la producción<sup>(49)</sup>.

Para ello se consideró oportuna la creación de una sociedad de reconversión (SORENA) cuyo objetivo era conducir la reconversión de este segmento de medianos y pequeños astilleros, pero siempre dentro de las directrices de la Comisión Ejecutiva del Plan de Reconversión.

---

3.46 *Que disminuía el techo de producción desde las inicialmente previstas 430.000 TRBC en el decreto 643/1982 que comentábamos anteriormente..*

3.47 *Que finalmente, una vez promovidos los expedientes de jubilación, actividades complementarias, etc. quedaría reducido finalmente a 2.395 personas.*

3.48 *De los que 8.710 millones de pts. correspondían a nuevas inversiones y el resto (4.495 millones) a reposición. Para más información, puede consultarse el Libro Blanco de la Reindustrialización, epígrafe relativo al sector Naval.*

3.49 *Ya que en 1983 estaba constituido por 35 sociedades cuya capacidad de producción conjunta ascendía a unas 470.000 TRBC.*

Entre los fines de la sociedad destacaban:

- Ordenar la oferta de las empresas participantes, adecuando las estructuras productivas del subsector.
- Canalizar los procesos de concentración/cese de actividad que pudieran requerirse.
- Desarrollar los canales necesarios que permitieran adecuar la productividad a los niveles internacionales.
- Establecer y gestionar un sistema unitario de tratamiento del empleo que, permitiendo la flexibilidad de las plantillas, facilitase la absorción de los excedentes.
- Canalizar y coordinar la distribución de las subvenciones, créditos, avales y otras ayudas que pudieran concederse a las empresas del subsector con el fin de reconvertirlo.

Las actuaciones conjuntas de ambos organismos con los sindicatos UGT y ELA-STV culminaron con la firma en 1984 del documento llamado “Plan de bases para la reconversión del Sector de Construcción Naval”<sup>(50)</sup> en el que bajo el espíritu de que la reconversión había de basarse en un reparto equitativo de las cargas entre las partes implicadas, se llegaron a los siguientes compromisos.

---

3.50

*Cuyo desarrollo normativo legal se recogió en el Real Decreto 1271/1984 de 13 de Junio (BOE de 4-7-84).*

- a) Desarrollar, por parte de la Administración, un marco adecuado de apoyos a la construcción naval, equivalentes a los de la media de los países europeos.
- b) Capitalizar, por parte de los empresarios, adecuadamente sus empresas, presentando a este efecto planes viables y contribuir solidariamente al ajuste laboral y financiero del sector.
- c) Alcanzar, por parte de los trabajadores, niveles de productividad equivalentes a la media europea, en un marco de gestión adecuado y contribuir solidariamente a que las plantillas queden dimensionadas de acuerdo con los objetivos de producción y productividad previstos en los planes que se aprueben a las empresas.

El objetivo básico de este Plan de Bases era llegar a disponer de una industria capaz de competir con éxito y de conseguir la mayor cuota posible de mercado, para ello se planteaban unos objetivos intermedios que se sintetizaban en:

- Alcanzar una estructura empresarial adecuada con costes competitivos y con unas plantillas adecuadas.
- Promover una competencia equitativa entre las empresas, evitando discriminaciones en las medidas públicas de apoyo.
- Adecuar y racionalizar el sistema de valoración de buques.
- Conseguir la mayor participación posible en el mercado internacional e impulsar una demanda interior orientada al desarrollo de la flota mercante.

- Incentivar la construcción de buques de alto contenido tecnológico y promover programas de I+D relacionados con el buque y su proceso de producción.

Para ello planteaba una serie de medidas que abarcaban ayudas directas a la producción, medidas de apoyo a la demanda y laborales.

En relación a las primeras, se establecieron dos tipos de primas:

a) Prima de actividad (del 15 al 20%) desglosada en:

- Prima básica (5,5%)
  - Prima adicional (9,5%)
- cuya suma nos daría la prima de Mantenimiento
- Prima específica ( $\leq 5\%$ ) Se concedía en función de la calidad tecnológica y del grado de nacionalización.

b) Prima de Ajuste (5%) desglosada en:

- Prima de ajuste financiero (2,5%) para capitalización de empresas.
- Prima de ajuste laboral (2%) para financiación de los fondos de promoción de empleo.
- Prima de desarrollo tecnológico (0,5%) para crear un fondo de financiación de proyecto de I+D.

El plan se publicó cuando estaba en vigor la V Directiva Comunitaria, comprobándose posteriormente, al entrar en la CEE, que las ayudas previstas eran inferiores a las autorizadas en la Comunidad.

No obstante, a los efectos de tesorería de los astilleros, la situación real era que al inicio del ejercicio de 1983 se arrastraba un déficit en primas devengadas y no cobradas de 11.500 millones de pts. que no fue cubierto mediante un crédito extraordinario, de forma que la consignación del año 83, 12.000 millones de pts., se gastó en pagar las deudas atrasadas mientras se iba generando un nuevo saldo negativo con las liquidaciones que se iban presentando, que se estimaba superior a los 13.000 millones de pts. Como comentamos con anterioridad, este agujero obligaba a un endeudamiento excesivo, si se tenía crédito, de los astilleros<sup>(51)</sup>.

Con relación a las medidas de apoyo a la demanda interna, se revisó por completo el sistema de valoración de los buques con objeto de conceder créditos de financiación de nuevas obras. Concretamente se creó una gerencia técnica que controlase la concesión del crédito que alcanzaría como máximo el 85% del valor de la construcción. Este incluía el precio determinado en el contrato, más los costes que debía hacer frente el armador hasta disponer por completo del buque para su explotación, deduciendo del mismo las primas de actividad y la desgravación fiscal.

Empíricamente, sin embargo, los altos techos de riesgo o la falta de garantías, constituían un obstáculo que limitaba, cuando no imposibilitaba, el acceso al crédito naval.

---

3.51

*De hecho, este problema arrastrado a lo largo de los años se ha convertido en uno de los problemas más graves de AESA, cuya cuenta de resultados no aguanta unos costes financieros tan elevados, en 1996 fueron de 8.162 millones de pts.*

Finalmente, las medidas laborales<sup>(52)</sup> vigentes permitían que aquellos trabajadores que quedasen desempleados, como consecuencia de los programas de reconversión, tuvieran derecho a la percepción de las prestaciones de desempleo reglamentarias por el período máximo legal, con independencia de lo que se hubiera cotizado con anterioridad.

Al amparo de las disposiciones legales, se creó un Fondo de Promoción de Empleo en el que entraron los trabajadores prejubilables mayores de 55 años y los excedentes menores de 55 años con el contrato suspendido por la reconversión pero recolocables. El Fondo se creó para realizar el ajuste laboral previsto en esta primera fase de la reconversión, que abarcaba el período 1984-87. Su objetivo era reducir la plantilla propia de los astilleros desde unos iniciales 40.000 trabajadores en 1984 hasta dejarla en 25.000 personas en 1987.

Al finalizar dicho año quedaban todavía en el Fondo 4.878 trabajadores menores de 55 años con lo que el ajuste laboral previsto se cumplió, si no se consideran estos trabajadores.

A lo largo del ejercicio 1984 la actividad productiva continuó su tónica descendente, registrándose una disminución media en las entregas del 49,8%, acusando una fuerte caída en botaduras en la mayoría de los astilleros como consecuencia de la retracción en la cartera de pedidos. Así, en relación al máximo histórico, la capacidad productiva real apenas sobrepasó el 36%<sup>(53)</sup>.

---

<sup>3.52</sup> Contempladas en el Real Decreto Ley 8/1983 y 335/1984 que posteriormente se recogieron en el Real Decreto 1271/1984 de 13 de Junio (B.O.E. 4-7-84).

<sup>3.53</sup> La actividad productiva ponderada disminuyó entre 1983 y 84 un 66,8% medida en GT y un 60,3% referidas a CGT, lo que permite apreciar claramente la magnitud de la crisis.



En el ámbito de la política sectorial se aprobó el Real Decreto 1271/1984 de 13 de Junio (BOE 4/8/1984) que fue el que guió el primer plan de reconversión 1984-1987 y dio forma legal al "Plan de Bases" negociado el año anterior.

Previamente se habían aprobado los planes subsectoriales presentados por las empresas, tanto a la división de construcción naval del INI, como a SORENA, que redujeron aún más la capacidad de los astilleros que quedó fijada en 255.000 TRBC en el subsector de grandes astilleros y 190.000 TRBC en el de pequeños y medianos. Con lo que el ajuste de capacidad previsto para el conjunto del sector fue del 55%, de 1.000.000 de TRBC a 455.000<sup>(54)</sup>.

El subsector de grandes astilleros quedó con la estructura que tenía previamente, es decir, dos empresas, AESA Y ASTANO, que contaban con 7 astilleros y 14 instalaciones que posteriormente quedarían reducidos a cinco por cierre de Matagorda y Olaveaga.

En el de pequeños y medianos astilleros se partió de 33 empresas y 36 astilleros y se aprobaron programas de reconversión a 24 empresas con 25 astilleros<sup>(55)</sup>.

---

3.54

*Es importante recordar que cuando se publicaron los primeros decretos para regular el sector, en concreto el R.D.L. 643/1982 se estableció un techo de producción de 730.000 TRBC al año distribuidas en 430.000 TRBC para los grandes y 300.000 TRBC para los pequeños astilleros. Cifra que fue posteriormente retocada en el Libro Blanco de la Reconversión donde se estableció un techo máximo de 325.000 TRBC para los grandes, manteniendo la cifra de producción anterior de los pequeños astilleros, para llegar a la cifra finalmente aprobada en el presente Decreto, de manera que el ajuste de capacidad en los astilleros públicos fue del 62% y del 41% en los privados.*

3.55

*La diferencia en el número de empresas viene de que a cinco empresas no se les aprobó el programa de reestructuración, una empresa que no se acogió al Real Decreto y cinco empresas que por fusiones se transformaron en dos.*

Como se puede apreciar en relación al plan establecido en el Libro Blanco, el sector más desfavorecido fue el de pequeños y medianos astilleros cuya capacidad teórica de producción superaba ampliamente el techo establecido.

En todo caso se esperaba que dada la escasa demanda de nuevas construcciones se produjese un elevado nivel de paro estructural, aun a pesar del ajuste previsto en el plan que se estimó en unas 15.000 personas, quedando en el sector alrededor de unas 25.000 personas en total en 1987, lo que suponía una reducción en torno al 37%.

Adicionalmente se plantearon otros objetivos en el plan de reestructuración entre los que podemos destacar los siguientes:

- En el área comercial, captar la máxima cuota de mercado nacional e internacional.
- En el área tecnológica, alcanzar una cuota de productividad en torno a 30 TRBC/hombre.
- En el área de ingeniería de proyecto, favorecer la contratación de buques más sofisticados y de alto contenido tecnológico.
- En el área financiera, mejorar la estructura de las empresas equilibrando el inmovilizado neto y los fondos propios.

Al amparo del Real Decreto, se crearon los tres organismos rectores del proceso de reconversión, a alguno de los cuales ya nos hemos referido anteriormente:

*El Fondo de Promoción de Empleo.* Cuyo objetivo era atender a la recepción y posterior recolocación de los trabajadores excedentes menores de 60 años.

*La Gerencia del Sector Naval.* Cuya función primordial era la determinación del valor de los buques, de acuerdo a los nuevos criterios, como paso previo a la concesión de las primas a la construcción naval.

*La Sociedad de Reconversión de los Astilleros Pequeños y Medianos (PYMAR).* Organismo que sustituyó a SORENA y agrupaba a todas las empresas con programa de reconversión aprobado, actuando como órgano de gestión en general y del complejo sistema de primas en particular.

No obstante, aun suponiendo que todos los organismos hubieran funcionado correctamente, quedaba por encontrar lo más difícil, armadores que comprasen nuevos buques, es decir la Demanda, que todavía tenía que hacer frente, entre otras cosas, al problema de las garantías adicionales exigidas por el B.C.I.

A este respecto, se estaba elaborando un Plan de Flota para la marina mercante que abría algunas esperanzas para las nuevas construcciones en los años siguientes.

En el año 1985 la construcción naval española registró un nuevo descenso, al igual que la del resto del mundo, si bien en nuestro caso se dieron una serie de circunstancias que es necesario matizar.

Así, aunque la producción nacional continuó su descenso, tanto en entregas como en actividad ponderada, con caídas del 39,6% y 20,8% respectivamente, la evolución de los nuevos contratos fue francamente positiva con

un incremento del 64,7% centrado muy especialmente en los buques pesqueros, tanto para armadores nacionales como para exportación, ayudada por el nuevo sistema de primas a la construcción naval.

En concreto se incrementó sensiblemente la exportación que pasó del 33% en 1984 al 60% de lo producido en 1985. Por otra parte, del total de nuevos contratos, el 76% los firmaron astilleros pequeños y medianos que producían básicamente buques pesqueros que acapararon el 51% del nuevo tonelaje contratado.

Es decir, que la demanda de grandes buques, a reflejo de la crisis internacional, fue prácticamente nula, con lo que a pesar del tirón de la demanda de pesqueros, la cartera de pedidos registró volumen similar a la del año anterior.

En lo que respecta a la política de construcción naval, continuó el proceso de ajuste del sector, siendo este año de 1985 en el que realmente se realizaron las operaciones tendentes a dar una nueva dimensión al sector.

Como se comentó antes, los nuevos contratos no se repartieron de manera uniforme, lo que obligó a recurrir a regulaciones temporales de empleo que alcanzaron a más de la mitad de la plantilla del sector que entonces ocupaba a unas 24.000 personas. Esta crisis de demanda afectó principalmente a los grandes astilleros cuyas posibilidades de reactivación pasaban por el Plan de Flota de la marina mercante que, aprobado a principios de año, contemplaba un programa de desguace de buques que abría expectativas de renovación de flota<sup>(56)</sup>, en especial en el sector de petroleros.

---

3.56

*En otro orden de cosas, se contrató en este año la primera plataforma petrolífera que se hizo en nuestros astilleros (y la única que se ha construido realmente, porque no ha habido nuevos pedidos y además porque fue un mal negocio para Astano) conocida como la plataforma P. T. S. o Drillmar.*

En 1986 no se produjeron cambios sustanciales en la actividad del sector, pudiendo calificarse dicho ejercicio como de trámite. Así en las grandes cifras del sector se observó un incremento de la contratación nacional concentrado claramente en pesqueros, que suponían el 92% de los nuevos contratos, compensado en parte con una reducción de la exportación y con la contratación de los grandes astilleros que no llegaron a conseguir contratar ni un solo buque.

Debido a que los pesqueros ocupaban casi toda la cartera de pedidos, su volumen global fue prácticamente igual al del año anterior<sup>(57)</sup> pero el tamaño medio del buque contratado pasó de 2.451 a 636 GT y el coeficiente de compensación pasó de 1,33 a 2,88.

Fue en el ámbito de la política sectorial donde se registraron las principales modificaciones, ya que en este año se formalizó la adhesión a la CEE como miembro de pleno derecho.

En primer lugar, al finalizar el año terminó la vigencia de la V Directiva de la CEE sobre ayudas a la construcción naval, que fue aprobada en 1981 y prorrogada en dos ocasiones, siendo sustituida por la VI Directiva.

En ésta, sin llegar a definirse realmente una política de construcción naval comunitaria, se establecieron las reglas del juego para permitir llegar a la máxima transparencia intracomunitaria<sup>(58)</sup>. Reconociéndose una diferencia importante de costes respecto a extremo oriente, se permitió en la misma unos niveles de ayudas muy superiores a los que se venían declarando.

---

3.57

*En concreto alcanzó la cifra de 205.510 CGT frente a 205.109 CGT que se registraron en 1985. Para más información puede consultarse la revista de ingeniería naval Nº 622 de abril de 1987.*

3.58

*Que evidentemente no se ha llegado a conseguir totalmente porque todos los países han camuflado ayudas a la construcción bajo todo tipo de disfraces como créditos devengados y no cobrados, partidas pendientes de consignaciones anteriores por otros conceptos y que se aplican a mejorar costes, etc., etc.*

A este respecto, dado que nuestro país comenzó el proceso de reconversión con un retraso notable respecto de sus competidores europeos<sup>(59)</sup>, se nos concedió junto a Portugal un régimen especial transitorio durante el cuatrienio de vigencia (1987-90) que permitía unos techos de ayudas oficiales por encima de los techos comunitarios establecidos.

En segundo lugar, el plan de reconversión se inició de manera simultánea al de renovación y modernización de la flota pesquera, incluido también en el Real Decreto, lo que repercutió de forma muy notable, como hemos comentado anteriormente, en los pequeños y medianos astilleros. De hecho en este año de 1986 se publicó el reglamento relativo a acciones comunitarias para la mejora y adaptación de las estructuras del sector pesquero y la acuicultura, estableciendo un plan a diez años, al que los respectivos países debían ir adaptando sus estructuras.

Finalmente se estableció el Plan de Flota, en la línea de las normativas comunitarias que se publicaron con el objetivo de liberalizar el tráfico marítimo, estableciendo diversos plazos que venían a constituir un período de adaptación. Al no tenerse en cuenta la situación de partida de las distintas flotas, entre ellas la de España, no se contemplaron aquellos casos, como el nuestro, en los que el tráfico marítimo se hallaba ligado a su propio comercio exterior, lo que añadía una mayor dificultad de adaptación, en especial al no habilitarse claramente medidas específicas para cada caso.

---

3.59

*En efecto, la construcción naval española inició su reconversión más tarde debido a que entre 1977/78 las circunstancias sociopolíticas impedían llevarlo a cabo, mientras que nuestros competidores, tanto europeos como japoneses, lo iniciaron. Fue a partir de 1984, al publicarse el Decreto 1271/1984 de reconversión del sector naval, cuando ésta se llevó a cabo. No obstante, sus efectos no comenzaron a notarse sino a partir del año siguiente, cuando se redujeron las plantillas, en un 37%, y se situó la capacidad de construcción en 445.000 TRBC, lo que representaba una disminución del 55%.*

Este hecho repercutió muy negativamente en la evolución de los grandes astilleros ya que la respuesta de los armadores ante el Plan de Flota fue bastante cautelosa. Sobre todo debido a la evolución de las primas a la construcción naval<sup>(60)</sup> y a las condiciones de financiación para los armadores nacionales, puesto que se mantenía el retraso en el cobro de las primas que se generaban cada año, estimándose en 1986 que la deuda alcanzaba unos 10.000 millones de pts.

En cuanto a la financiación, el crédito naval funcionó satisfactoriamente, como se ha visto, en el subsector de pesqueros pero en el de grandes buques no se sabía a ciencia cierta si no funcionó porque no había peticiones; o si no había peticiones porque no funcionaba.

En los siguientes años 1987, 88 y 89 no se produjeron grandes cambios en la actividad del sector naval, quedando ésta enmarcada por la adhesión de España a la CEE y más en concreto por la VI Directiva.

En la producción, se mantuvo la situación de crisis sectorial mejorando las grandes cifras del sector a medida que se acercaba el final de la década.

Así la cartera de pedidos se fue recuperando permitiendo una mejora en la actividad de los astilleros, destacando la masiva presencia de los pesqueros con porcentajes superiores al 60% del total producido en todos los años, porcentaje que se redujo notablemente en 1989.

Paralelamente, el tamaño medio de los buques y el volumen de la cartera de pedidos fueron disminuyendo y estancándose, respectivamente, como pone de

---

3.60

*Cuya regulación se recogía en el Decreto 1271/1984 de reconversión pero con aplicación a los buques autorizados en los años 1984-85 y 86, sin mencionar nada para los siguientes. Como a partir de 1987 la normativa legal se guiaba por la VI Directiva se generó un cierto vacío legal que incrementó la incertidumbre en el sector.*

manifiesto el hecho que en el período considerado los pequeños y medianos astilleros absorbían el 60% de la carga de trabajo.

Su distribución entre mercado nacional y exportación marcó en 1988 un mínimo, suponiendo este mercado sólo el 12% de la producción frente a una media superior al 50% en los cinco años anteriores, aspecto que es un índice claro de la indefinición de la política naval y de la falta de objetivos.

A este respecto, la política sectorial se caracterizó por el desarrollo del Plan de Reconversión cuyos objetivos no llegaron a cumplirse en su totalidad.

En efecto, la difícil situación que atravesó el sector marítimo internacional, y en particular el español, unido a los bajos precios ofertados por los astilleros coreanos y japoneses, determinaron que los grandes astilleros no alcanzaran las cotas de producción necesarias como para permitir abordar con comodidad el resto de objetivos relativos a ajuste financiero y cuotas de productividad. Aspectos que no se notaron de manera tan nítida en los pequeños y medianos astilleros debido al comentado auge de los pesqueros.

Adicionalmente, la difícil situación económica dificultó las actividades de recolocación del Fondo de Promoción de Empleo, ello unido a que las zonas donde estaban ubicados los astilleros coincidían con las de mayor índice de paro o con otros sectores industriales en reconversión, aspectos que determinaron el alto grado de conflictividad laboral derivado del ajuste de plantillas.

No obstante, el proceso de reconversión modificó notablemente la estructura productiva del sector, cuya evaluación en esta primera fase 1984-87 recogemos a continuación analizando los principales parámetros relativos a



instalaciones, actividad, producción, plantillas y productividad, así como la capacidad de producción<sup>(61)</sup>.

Respecto a las instalaciones podemos diferenciar en función de que sean astilleros públicos o privados.

- Astilleros públicos. Dentro de los mismos podemos diferenciar dos categorías en función de la capacidad de construcción:
  - Grandes astilleros. Constituidos por las empresas AESA y ASTANO que antes de 1984 contaban con 7 astilleros y 14 instalaciones que se dedicaban a nuevas construcciones, de éstas se cerraron dos astilleros (Matagorda y Olaveaga) y nueve gradas, quedando por tanto reducidos a cinco astilleros y cinco gradas o diques de construcción.
  - Pequeños y medianos astilleros. Se partió de cinco sociedades que contaban con cinco astilleros y ocho gradas, de los que se cerró el astillero y talleres de Celaya y se privatizó el astillero de Canarias (ASTICAN) quedando por tanto tres sociedades y tres astilleros con siete gradas, ya que ASTICAN se dedicaba a reparaciones y no a nuevas construcciones.
- Astilleros privados. Como comentamos con anterioridad<sup>(62)</sup> se partió de 33 empresas y 36 astilleros de los que se acogieron al Decreto de

---

3.61

*Siguiendo el clarificador esquema que se recoge en los informes de la Gerencia del Sector Naval para los citados años.*

3.62

*Vid. nota 55 y el comentario al Real Decreto Ley 1271/1984 por el que se declaraba en reconversión al sector naval.*

reconversión 27 empresas, porque a cinco no se les aprobó el plan y otra no se acogió al plan de reconversión. El sector quedó finalmente reducido a 22 sociedades con 22 astilleros en actividad con 37 gradas en construcción, al fusionarse cinco sociedades en dos, dando lugar a Astilleros reunidos del Nervión y Naval de Gijón S.A.

En resumen, se redujo en 7 el número de sociedades del sector, en 12 el número de astilleros en actividad y la capacidad de producción disminuyó en torno al 55% en nuevas construcciones al pasar las gradas y diques de 92 a 49, manteniéndose sin embargo el número de instalaciones de reparación, tal como se recoge en el cuadro 3.18 siguiente:

**CUADRO 3.18**  
**EVOLUCIÓN DE LA CAPACIDAD DE LOS ASTILLEROS ESPAÑOLES**  
**(I RECONVERSIÓN, 1984-1987)**

ASTILLEROS	1984	1987	Cambio realizado
Astano	140.000	-	Offshore y Reparaciones
AESA			
Cádiz	105.000	-	Transformaciones y Reparaciones
Matagorda	75.000	-	Cerrado
Euskalduna	75.000	-	Reparaciones
Sevilla	70.000	45.000	
Sestao	60.000	60.000	
Puerto Real	90.000	90.000	
Total AESA	475.000	195.000	
<b>TOTAL GRANDES</b>	<b>615.000</b>	<b>195.000</b>	<b>68% de Reducción</b>
<b>PÚBLICOS PYMAR</b>			
Astican	3.000	-	Transformaciones y Reparaciones
Celaya	15.000	15.000	
Astanter	7.500	7.500	
Barreras	17.500	17.500	
Juliana	20.000	20.000	
<b>TOTAL PYM. PÚBLICOS</b>	<b>63.000</b>	<b>60.000</b>	
<b>TOTAL PÚBLICOS</b>	<b>678.000</b>	<b>255.000</b>	<b>62% de Reducción</b>
<b>ASTILLEROS PRIVADOS</b>			
Ascon	50.000	-	Cerrado
Cantábrico	20.000	-	Cerrado
Musel	30.000	-	Cerrado
Duro Felgera/Navalgijón	20.000	20.000	Fusión de los dos en Navalgijón
Cadagua	25.000	25.000	
Axpe	15.000	-	Cerrado
Ruiz Velasco/A.R.N.	20.000	20.000	Fusión de los tres en A.R.N.
Atlántico	10.000	10.000	
Enrique Lorenzo	20.000	20.000	
U.N.L.	20.000	20.000	
<b>Total Privados Significativos</b>	<b>230.000</b>	<b>115.000</b>	
<b>Resto privados</b>	<b>92.000</b>	<b>75.000</b>	
<b>TOTAL PYM. PRIVADOS</b>	<b>322.000</b>	<b>190.000</b>	<b>41% de Reducción</b>
<b>TOTAL PYMAR</b>	<b>385.000</b>	<b>250.000</b>	<b>35% de Reducción</b>
<b>TOTAL SECTOR</b>	<b>1.000.000</b>	<b>445.000</b>	<b>55% de Reducción</b>

Fuente: Gerencia del Sector Naval.

Respecto de las plantillas, se partió de un total, en 1984, de 40.337 personas, de las que quedaban, en 1987, 25.221 sin contar las 4.093 personas integradas en el Fondo de promoción de empleo, es decir, un 37% menos. De éstas se dedicaban a nuevas construcciones 17.693 personas frente a las algo más de 29.000 de 1984, lo que pone de manifiesto el alto coste de personal de la reconversión.

No obstante, hay que aclarar dos aspectos importantes que pueden desvirtuar notablemente las cifras que se utilicen; en primer lugar que en el astillero existe un volumen de plantilla fija dedicado a diversas actividades junto a un importante nivel de subcontratados a los que se recurre para puntas de trabajo o tareas específicas y que hace oscilar notablemente la cifra total. En segundo lugar, que además de las labores tradicionales de construcción, reparación y transformación de buques se realizan otras actividades, especialmente en las décadas anteriores, de fundición, forja, motores, etc., que requieren de mano de obra especializada.

Por este motivo, en el cuadro Nº 3.19 se diferencia entre ambas, incluyendo en las subcontratas las actividades ajenas a las nuevas construcciones y la subcontratación, actividades que, como puede apreciarse, absorbieron el grueso del ajuste.

**CUADRO 3.19**  
**EVOLUCIÓN DE LAS PLANTILLAS (I RECONVERSIÓN, 1984-1987)**

	<u>1984</u>	<u>1985</u>	<u>1986</u>	<u>1987</u>
<b>ASTILLEROS PÚBLICOS</b>				
Plantilla propia	25.658	17.922	17.813	16.666
Subcontratación	2.916	1.487	1.199	973
Fondo Promoción Empleo	-	4.135	3.718	3.283
<b>Plantilla total</b>	<b><u>28.574</u></b>	<b><u>23.544</u></b>	<b><u>22.730</u></b>	<b><u>20.921</u></b>
<b>ASTILLEROS PRIVADOS</b>				
Plantilla propia	11.412	7.047	6.871	6.985
Subcontratación	351	379	541	597
Fondo Promoción Empleo	-	2.566	1.099	811
<b>Plantilla Total</b>	<b><u>11.763</u></b>	<b><u>9.992</u></b>	<b><u>8.511</u></b>	<b><u>8.393</u></b>
<b>TOTAL ASTILLEROS</b>				
Plantilla propia	37.070	24.969	24.684	23.651
Subcontratación	3.267	1.866	1.740	1.570
Fondo Promoción Empleo	-	6.701	4.817	4.093 (*)
<b>Plantilla Total</b>	<b><u>40.337</u></b>	<b><u>33.536</u></b>	<b><u>31.241</u></b>	<b><u>29.314</u></b>

(\*) Si no se cuentan estas personas la plantilla total quedaría en 25.221.

Fuente: Gerencia Sector Naval.

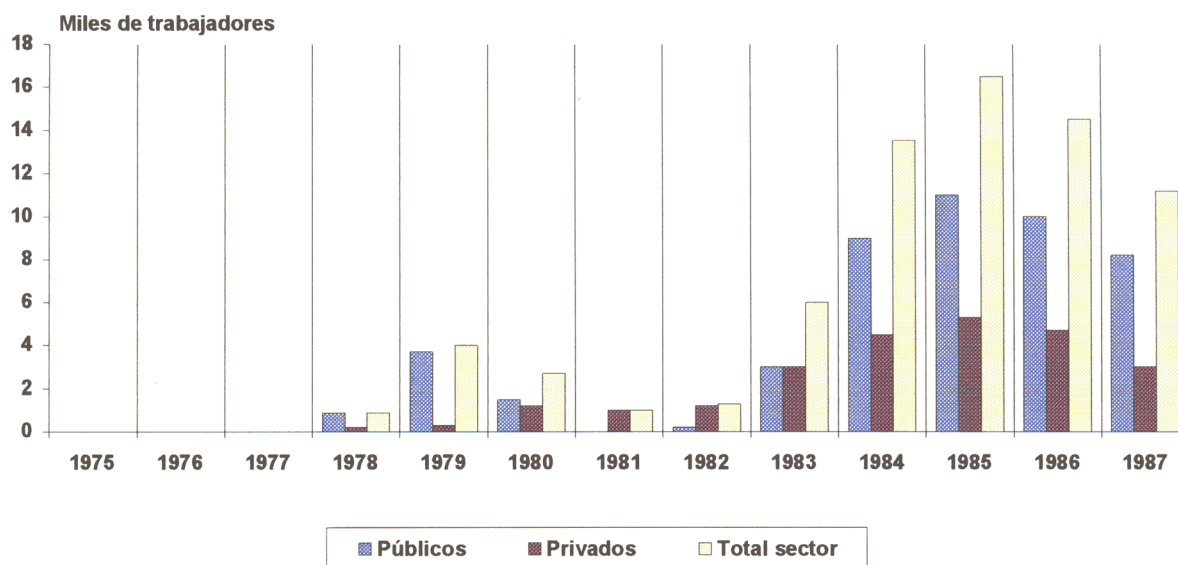
La evolución de las plantillas afectó, consecuentemente, al nivel de desempleo que creció notablemente, manteniéndose un elevado nivel de paro coyuntural tanto en el personal que permanecía en los astilleros, como aquél que pasó con menos de 60 años a los Fondos de Promoción de Empleo ya que, durante su permanencia en el mismo, se les podía considerar como desempleados. Su evolución a lo largo del primer plan de reestructuración se recoge en el cuadro 3.20 y gráfico 3.M a continuación, diferenciando entre astilleros públicos y privados.

**CUADRO 3.20**  
**EVOLUCIÓN DEL DESEMPLEO (I RECONVERSIÓN, 1984-1987)**

	1984	1985	1986	1987
<b>Ast. Públicos</b>	<b>9.209</b>	<b>6.926</b>	<b>6.194</b>	<b>5.079</b>
Nuevas Construcciones	7.811	5.446	4.769	3.321
Reparaciones y otros	1.398	1.480	1.425	1.758
<b>Ast. Privados</b>	<b>4.351</b>	<b>2.667</b>	<b>2.235</b>	<b>1.261</b>
Nuevas Construcciones	2.726	2.467	2.155	1.187
Reparaciones y otros	1.625	200	80	74
<b>TOTAL</b>	<b>13.560</b>	<b>9.593</b>	<b>8.429</b>	<b>6.340</b>

Fuente: Gerencia Sector Naval

**GRÁFICO 3.M**  
**EVOLUCIÓN DEL DESEMPLEO EN EL SECTOR NAVAL, 1975-1987**



Fuente: Gerencia Sector Naval.

### **3.3.5.- SEGUNDA FASE DE LA RECONVERSIÓN (1988-1990)**

La segunda fase de la reconversión del sector se llevó a cabo entre los años 1988 y 1990.

El ajuste realizado en los años anteriores mejoró la posición competitiva del sector, pero persistían todavía algunos problemas (escasa capitalización de los astilleros, necesidad de nuevos ajustes de capacidad y plantillas, necesidad de nuevas inversiones industriales y de formación, mejorar las actividades de marketing, etc.) que lastraban la actividad sectorial.

El marco jurídico aplicable al sector ya era el comunitario, la VI directiva, publicada el 26.01.87, estableció un período transitorio para nuestro país para aplicar los límites máximos de ayuda siempre que se presentase un Plan de Actuación a la CEE para su aprobación.

A nivel interno, se publicó el Real Decreto 1433/1987 de 25 de Noviembre que desarrollaba el contenido de la directiva comunitaria permitiendo los siguientes niveles de ayudas:

- Prima de producción. Del 14-23% en función del valor del buque.
- Prima específica. Del 0-5% del valor del buque. Hasta el 2,5% podría ir destinado al ajuste financiero de los astilleros.

Dado que las ayudas permitidas por la directiva comunitaria podían alcanzar hasta el 28%, el decreto ley era, paradójicamente, más restrictivo que la propia legislación comunitaria.

Al amparo del Real Decreto 1433/1987 se creó el Fondo de Reestructuración para llevar a cabo las medidas de ajuste laboral que fuesen necesarias y canalizar las inversiones. El mecanismo para dotar financieramente el Fondo consistió en aplicar el 5% del valor de los contratos, siendo la Gerencia del

sector naval, creada al amparo del decreto anterior, la que realizaba las propuestas de aplicación de dicho fondo. Bajo estas premisas los astilleros presentaron sus programas de actuación al Ministerio de Industria, que a su vez los sometía a la revisión de las autoridades comunitarias.

Se produjo un ajuste adicional de plantilla, quedando al finalizar el año 1990 algo más de 18.000 trabajadores en el sector según se recoge en el cuadro 3.21 a continuación.

**CUADRO 3.21**  
**EVOLUCIÓN DE LAS PLANTILLAS (II RECONVERSIÓN, 1988-1990)**

	<u>1988</u>	<u>1989</u>	<u>1990</u>
ASTILLEROS PÚBLICOS			
Plantilla propia	14.171	12.166	11.343
Subcontratas	587	825	90
Fondo Promoción Empleo	1.208	529	-
<b>Plantilla total</b>	<b><u>15.966</u></b>	<b><u>13.520</u></b>	<b><u>11.433</u></b>
ASTILLEROS PRIVADOS			
Plantilla propia	6.711	6.639	6.222
Subcontratas	618	437	304
Fondo Promoción Empleo	910	130	44
<b>Plantilla Total</b>	<b><u>8.239</u></b>	<b><u>7.206</u></b>	<b><u>6.570</u></b>
TOTAL ASTILLEROS			
Plantilla propia	20.882	18.805	17.565
Subcontratas	1.205	1.262	394
Fondo Promoción Empleo	2.118	659	44
<b>Plantilla Total</b>	<b><u>24.205</u></b>	<b><u>20.726</u></b>	<b><u>18.003</u></b>

*Fuente: Gerencia Sector Naval*



Como puede apreciarse, fue el segmento de las subcontrataciones el que recogió el grueso del ajuste, desapareciendo prácticamente de los astilleros públicos. Al igual que los excedentes del fondo de promoción de empleo que también desaparecieron de éstos, aunque en torno a 1.200 trabajadores tuvieron que reincorporarse a sus empresas al no poder encontrarles un trabajo alternativo, no obstante, el desempleo se redujo notablemente especialmente en los astilleros públicos como se deduce del cuadro 3.22.

**CUADRO 3.22**  
**EVOLUCIÓN DEL DESEMPLEO (II RECONVERSIÓN, 1988-1990)**

	1988	1989	1990
<b>Astilleros Públicos</b>	<b>3.475</b>	<b>1.383</b>	<b>1.077</b>
Nuevas construcciones	2.639	540	512
Reparaciones y otros	836	843	565
<b>Astilleros Privados</b>	<b>969</b>	<b>1.192</b>	<b>1.160</b>
Nuevas construcciones	907	1.078	1.018
Reparaciones y otros	62	114	142
<b>TOTAL</b>	<b>4.444</b>	<b>2.575</b>	<b>2.237</b>

*Fuente: Gerencia Sector Naval*

Respecto de la capacidad de producción como consecuencia de los cierres y fusiones de astilleros y de la reducción de plantillas se pasó de una capacidad de construcción de buques nuevos, estimada en torno a un millón de TRBC al inicio del plan de reconversión (1984) repartida en 550.000 TRBC para los grandes astilleros y 450.000 TRBC para los pequeños, a unas 445.000 TRBC en

1986, correspondiendo 255.000 TRBC a los grandes y el resto a los pequeños astilleros. Para 1990 se estimaba que se reduciría todavía más la producción, como finalmente pactó el entonces ministro de Industria Aranzadi con la Comisión de la CEE, para dejarla en 400.000 TRBC para el conjunto de los astilleros, quedando distribuida la capacidad en 240.000 TRBC para los astilleros públicos (195.000 los grandes y 45.000 los medianos) y las 160.000 TRBC restantes para los astilleros privados.

Como consecuencia se cerraron los astilleros públicos de Euskalduna y Celaya y el astillero privado de Cadagua, la evolución se recoge en el cuadro 3.23 siguiente.

**CUADRO 3.23**  
**EVOLUCIÓN DE LA CAPACIDAD DE LOS ASTILLEROS ESPAÑOLES**  
**(II RECONVERSIÓN, 1988-1990)**

ASTILLEROS	1988	1990	Cambio realizado
Astano	-	-	Offshore y Reparaciones
AESA	-	-	
Cádiz	-	-	Transformaciones y Reparaciones
Matagorda	-	-	Cerrado
Euskalduna	-	-	Cerrado
Sevilla	45.000	45.000	
Sestao	60.000	60.000	
Puerto Real	90.000	90.000	
<b>Total AESA</b>	<b>195.000</b>	<b>195.000</b>	
<b>TOTAL GRANDES</b>	<b>195.000</b>	<b>195.000</b>	
<b>PÚBLICOS PYMAR</b>			
Astican	-	-	Transformaciones y Reparaciones
Celaya	15.000	-	Cerrado
Astanter	7.500	7.500	
Barreras	17.500	17.500	
Juliana	20.000	20.000	
<b>TOTAL PYM. PÚBLICOS</b>	<b>60.000</b>	<b>45.000</b>	
<b>TOTAL PÚBLICOS</b>	<b>255.000</b>	<b>240.000</b>	<b>6% de Reducción</b>
<b>ASTILLEROS PRIVADOS</b>			
Ascon	-	-	Cerrado
Cantábrico	-	-	Cerrado
Musel	-	-	Cerrado
Duro Felgera/Navalgijón	20.000	20.000	Fusión de los dos en Navalgijón
Cadagua	25.000	-	Cerrado
Axpe	-	-	Cerrado
Ruiz Velasco/A.R.N.	20.000	20.000	Fusión de los tres en A.R.N.
Atlántico	10.000	10.000	
Enrique Lorenzo	20.000	20.000	
U.N.L.	20.000	20.000	
<b>Total Privados Significativos</b>	<b>115.000</b>	<b>90.000</b>	
<b>Resto privados</b>	<b>75.000</b>	<b>70.000</b>	
<b>TOTAL PYM. PRIVADOS</b>	<b>190.000</b>	<b>160.000</b>	<b>16% de Reducción</b>
<b>TOTAL PYMAR</b>	<b>250.000</b>	<b>205.000</b>	<b>18% de Reducción</b>
<b>TOTAL SECTOR</b>	<b>445.000</b>	<b>400.000</b>	<b>10% de Reducción</b>

Fuente: Gerencia Sector Naval

La idea era mantener el espíritu del artículo 9.2 de la VI Directiva, que en definitiva permitió a nuestro país sobrepasar el techo máximo de ayudas en el período transitorio hasta 1987<sup>(63)</sup>, siempre y cuando "La construcción naval de dicho estado haya emprendido un programa de reestructuración sistemático y específico, que incluya reducciones de capacidad y que se considere idóneo para permitirle dentro de los cuatro años operar competitivamente". Dado que íbamos a prorrogar el plazo de reconversión, se trató de prorrogar también los techos máximos de ayudas y, aunque no se mencionaba de forma específica, prorrogar sobre todo la compensación de pérdidas de los astilleros públicos.

Sin embargo aunque esta petición no fue atendida por parte de la Comisión de la CEE, los astilleros públicos siguieron aplicando los techos máximos y la compensación de pérdidas, lo que dio lugar al inicio de un expediente por parte de la Comisión, que se solventó al año siguiente al presentarse un Programa de Actuación Complementario al presentado en 1989.

En el último de los años del decenio, 1990, la actividad productiva apuntaba una cierta recuperación, dentro de un marco de crecimiento económico moderado y un similar incremento de la demanda de transporte marítimo; el gráfico 3.N y el cuadro 3.24 recogen con mayor detalle esta evolución.

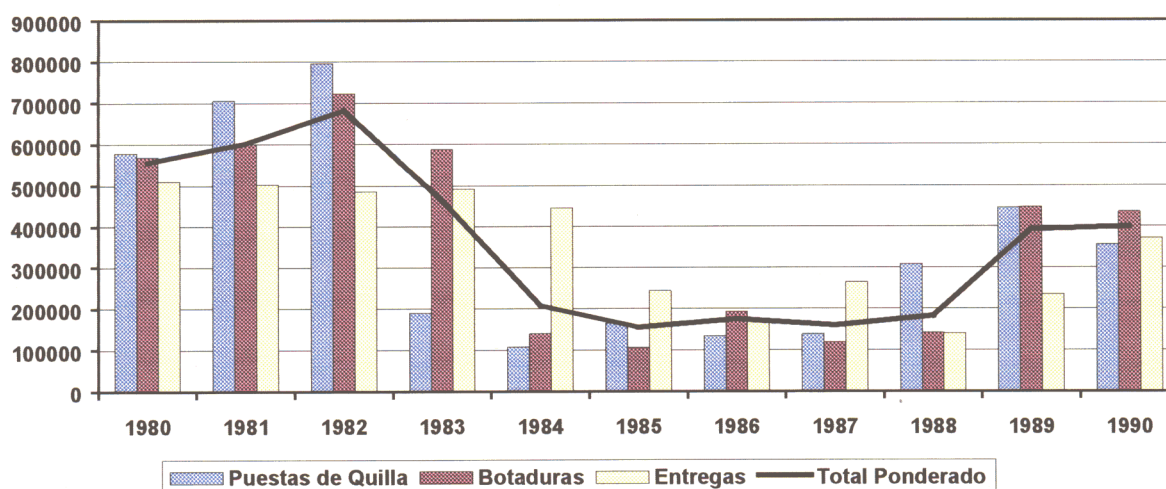
---

3.63

*Es importante recordar que se nos permitió un período transitorio de adaptación debido al gran retraso en la reconversión del sector, como pone de manifiesto el hecho que cuando lo iniciamos en 1984, el grado de ajuste en la CEE ya alcanzaba el 51% de reducción en las plantillas y el 48% en la capacidad de producción, pero con la ventaja que dicha reducción la habían realizado a lo largo de los diez años anteriores.*

**GRÁFICO 3.N****EVOLUCIÓN DE LA ACTIVIDAD PRODUCTIVA EN LA DÉCADA DE LOS AÑOS 80, 1980-1990**

(millones de GT)

**CUADRO 3.24****EVOLUCIÓN DE LA ACTIVIDAD PRODUCTIVA EN LA DÉCADA DE LOS AÑOS 80, 1980-1990**

(millones de GT)

Año	Puestas de Quilla	Tonelaje Botado	Tonelaje Entregado	Tonelaje Ponderado
1980	578.858	570.105	511.090	557.539
1981	705.796	600.601	502.989	602.497
1982	796.456	723.473	485.683	682.271
1983	189.335	587.383	492.096	464.049
1984	106.914	139.472	445.620	207.869
1985	165.189	105.529	243.126	154.843
1986	134.223	192.126	175.616	175.523
1987	137.900	117.922	264.597	159.585
1988	308.137	140.878	140.360	182.563
1989	445.519	446.333	235.011	393.299
1990	356.197	435.493	371.370	399.638

Fuente: Revista de ingeniería naval, varios años y elaboración propia.

En el último de los años considerados se puede apreciar cómo las cifras van recobrándose paulatinamente después del mínimo registrado entre 1984/85, en función del parámetro elegido, y cómo la continuidad de las medidas de apoyo en los años finales de la década permitieron la consolidación de este proceso.

Así, en 1990 se produjo en la actividad contractual de los astilleros nacionales una reducción del 15% en el volumen de nuevos contratos, y en particular en los pesqueros, manteniéndose la fuerte presencia de la exportación, que en este año se elevó al 85% de lo contratado, cifra que en los pesqueros se elevó al 92%. No obstante, los contratos alcanzados aseguraban una ocupación razonable para los astilleros, dada la capacidad real de producción.

En efecto, la facturación de los astilleros públicos mejoró sensiblemente pasando de 54.000 millones de pts. a 103.000 en 1990, incrementando la facturación media por individuo desde 3,7 millones de pts. en 1988 a 9 millones en 1990 con una media en el período de 6,2 millones de pts. que casi duplicaba la del período anterior.

Consecuentemente los resultados mejoraron reduciéndose las pérdidas desde 25.400 millones de pts. en 1989 a sólo 10.300 millones de pts. en 1990, pasando los fondos propios a ser positivos en el mismo año (9.148 millones de pts.) merced a una aportación de capital del INI.

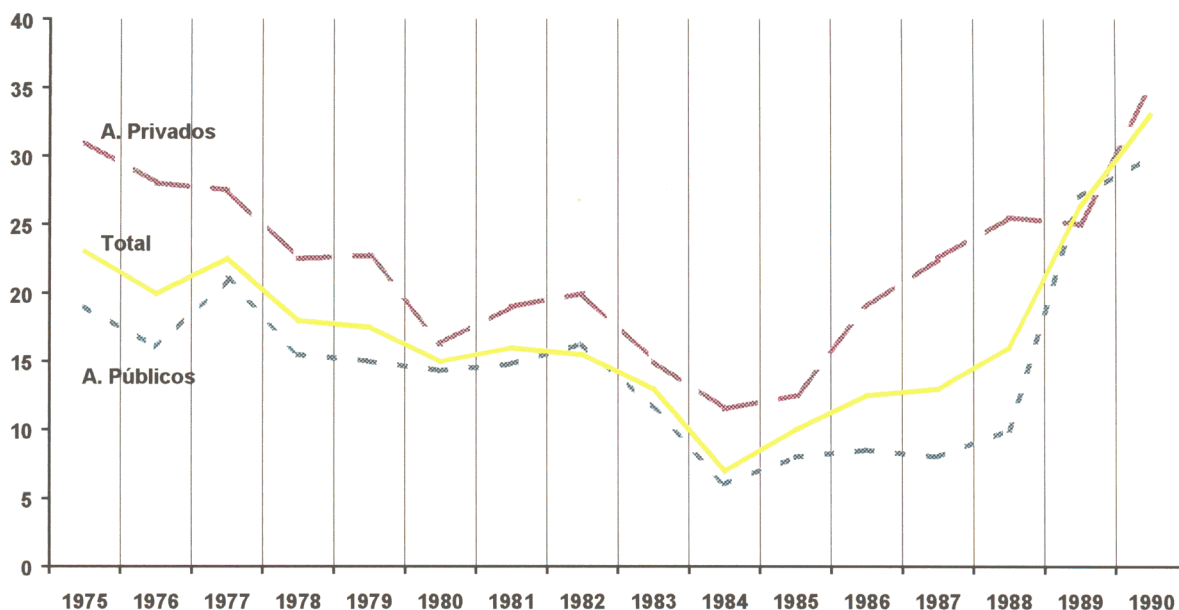
Respecto a los astilleros privados, también mejoraron su facturación media pasando de 3,9 millones de pts. en la primera fase de la reconversión a 7,7 millones de pts. en esta segunda fase.

Los resultados globales sin embargo no fueron tan brillantes debido a las pérdidas de Santodomingo (más de 3.000 millones de pts. en 1990) aunque sí

mejoraron los fondos propios de los astilleros desde 11.600 millones de pts. en 1987 a 16.900 en 1990.

En relación a la productividad, la disminución de la carga de trabajo y el desempleo del sector condicionaron fuertemente los valores de la misma, cuya evolución se analiza en el gráfico 3.Ñ relacionando el personal dedicado a nuevas construcciones con la producción total, donde se puede apreciar que se produjo una notable recuperación de la productividad sobrepasando los niveles máximos alcanzados antes de la crisis, no obstante, las cifras se hallaban todavía muy lejos de nuestros competidores europeos.

**GRÁFICO 3.Ñ**  
**EVOLUCIÓN DE LA PRODUCTIVIDAD, 1975-1990**  
**(TRBC/Plantilla Total de NN.CC.)**



Fuente: Gerencia Sector Naval.

Sin embargo el sector adolecía todavía de problemas específicos, como la difícil situación del sector de fabricantes de equipos, y en especial por la situación de la flota mercante que registraba una fuerte tendencia al abanderamiento exterior, dada la imposibilidad de hacer rentable la explotación bajo pabellón español por los problemas tradicionales de financiación de buques, a los que se vino a unir la progresiva supresión de la reserva de bandera en los tráficos internacionales por los reglamentos comunitarios de 1986.

Ante esta situación se empezó a estudiar por el Gobierno, en este año de 1990, la posible creación de un segundo registro en Canarias que se esperaba remediase esta situación<sup>(64)</sup>.

Consecuentemente la situación en la que nuestra construcción naval llegó al final de 1990 no coincidía con la proyectada en la VI Directiva comunitaria, cuya vigencia finalizaba con el año<sup>(65)</sup>.

Aunque se habían reducido las deficiencias que nos alejaban del resto de países constructores europeos, el retraso en el inicio de la reconversión obligaba a continuar con el proceso de ajuste, que se veía obstaculizado por las prácticas de competencia desleal de los países de Extremo Oriente y por la crisis del Golfo Pérsico al invadir Kuwait los iraquíes paralizándose toda actividad comercial y de transporte en el área.

---

3.64 *Que efectivamente se creó al amparo de la Ley 27/1992 de 24 de Noviembre de Puertos y Marina Mercante, pero cuyo efecto final no fue el esperado debido a la falta de incentivos y bonificaciones fiscales que debían haberse incluido en su creación.*

3.65 *En efecto, la VI Directiva del Consejo de la CEE se aprobó el 26 de Enero de 1987 con vigencia para el cuatrienio 1987-90.*



De forma simultánea, se estaban discutiendo en el seno de la OCDE<sup>(66)</sup>, fundamentalmente a instancia de los Estados Unidos ante la ausencia total de contratos en sus astilleros, los términos de una negociación que debía concluir en la supresión escalonada, pero total, de todo tipo de subsidios en los países que pertenecieran a esa organización<sup>(67)</sup>.

Paralelamente al acuerdo anterior, se empezó a estudiar en este mismo año la formalización de un código "antidumping" dada la evolución y las prácticas comerciales de los constructores navales en extremo oriente.

En estos marcos político e industrial y ante la expiración de la VI Directiva, la Comisión de la CEE propuso al consejo la promulgación de una VII Directiva que operaría hasta el 31 de Diciembre de 1993<sup>(68)</sup>.

En la misma se mantenían las líneas fundamentales establecidas en la directiva anterior con alguna matización, entre otras:

- España disponía del año 1991 y 1992 para terminar su ajuste de acuerdo con las previsiones del Plan Sectorial elaborado por el Ministerio de Industria, no estando sujeta en 1991 al techo máximo decidido por la comisión.

---

3.66      *Concretamente en el grupo de trabajo Nº 6, al que nos hemos referido en las páginas anteriores.*

3.67      *Aunque más adelante volveremos a hablar de él, se firmó en 1994 para entrar en vigor en 1996, pero curiosamente no ha sido ratificado todavía por su principal impulsor, USA, condicionando la evolución sectorial y forzando la prórroga de la VII directiva comunitaria.*

3.68      *Sin embargo, y como consecuencia de la persistencia de la crisis del sector naval y ante la falta de ratificación del comentado acuerdo de la OCDE, todavía sigue en vigor la VII Directiva cuya última prórroga es hasta el 31-12-98, salvo que entre antes en vigor el acuerdo con la OCDE.*

- Se estableció que los astilleros cerrados en el ámbito de la CEE deberían permanecer en esa situación durante los próximos cinco años.
- Las ayudas a los contratos en las cuantías pactadas sólo podrán ser efectivas si el buque se entrega dentro de los tres años siguientes a la fecha del contrato definitivo.
- La competencia para fijar los techos máximos de ayuda que regirán sucesivamente en los años de vigencia de la nueva directiva pertenece a la Comisión de la CEE.

En el cuadro 3.25 a continuación se puede apreciar la evolución de los techos máximos de ayudas, establecidas como un porcentaje del valor del buque antes de las mismas.

**CUADRO 3.25**

**TECHO MÁXIMO DE AYUDAS COMUNITARIAS, 1988-1990**

Coste del Buque	<u>1988</u>	<u>1989</u>	<u>1990</u>
≥ 6 Millones de ECUS	28	26	20
< 6 Millones de ECUS	20	16	14

*Fuente: Gerencia del Sector Naval.*

A este respecto, es importante resaltar que las ayudas se concedían con el fin de mantener la competitividad de los astilleros europeos concediéndose dos tipos de ayudas.

- Ayudas de funcionamiento. Destinadas a asegurar la supervivencia de los astilleros competitivos y reducir la diferencia entre los costes europeos y los precios de extremo oriente y que tenían el anterior techo máximo común.
- Ayudas de reestructuración. Destinadas a reducir la capacidad de producción y aumentar la productividad de los astilleros.

No obstante, como uno de los objetivos fijados en la VI Directiva era asegurar la máxima transparencia de la competencia intracomunitaria, se incluyeron en el techo máximo las ayudas que se concedieran en cualquier Estado miembro por cualquier procedimiento, con la finalidad de construir un buque.

### **3.3.6.- TERCERA FASE DE LA RECONVERSIÓN (1991-1993) AMPLIADA HASTA 1995**

Las dos fases anteriores de la reconversión habían logrado situar al sector naval español en una situación similar al de nuestros competidores europeos pero con la diferencia que lo que ellos habían hecho en 15 años nosotros lo habíamos hecho en 5 años.

Persistían por lo tanto una serie de rigideces que condicionaban la evolución del sector como eran:

- Una ubicación geográfica de los astilleros coincidente con otros procesos de reconversión, de forma que las posibilidades de recolocación eran muy escasas por las elevadas tasas de paro de la zona.
- Fuerte conflictividad laboral derivada de un rígido marco laboral y legislativo que determinaba que el proceso de ajuste fuera más lento y menos selectivo que en otros países comunitarios.
- Dificultades financieras de la Administración para llevar adelante los ajustes tanto laborales como financieros, lo que obligaba a los astilleros a incurrir en elevados niveles de endeudamiento y por tanto de costes financieros.
- En el ámbito internacional, se mantenía la fuerte competencia de los países de extremo oriente, que obligaba a un replanteamiento continuo de los objetivos previstos, unido al hecho de que la producción se tuvo que reorientar hacia el mercado exterior ante el hundimiento del mercado interno por la crisis de la marina mercante.

En consecuencia, aunque se habían reconducido los resultados de los astilleros, todavía no habían llegado a ser positivos y por ello en las negociaciones

previas a la aprobación de la VII Directiva Comunitaria se solicitó un período transitorio que permitiera continuar con el proceso de reestructuración.

De forma que al aprobarse la VII Directiva el 21/12/1990 con una vigencia inicial de tres años, se concedió a nuestro país un período transitorio hasta el 1/1/1992 que nos permitía conceder ayudas por un importe de unos 127.000 millones de pts., es decir, no aplicar los límites máximos comunitarios. Para ello fue necesario presentar a la Comisión un Plan Complementario de Actuación para dicho período, al que nos referimos anteriormente, que controlado por un experto independiente contemplaba medidas coactivas por parte de la Comunidad si no se alcanzaban los objetivos de competitividad previstos.

La articulación legislativa de la directiva comunitaria en nuestro país fue el Real Decreto 826/1991 de 24 de Mayo. En él se mantienen los mismos niveles de ayuda a la producción que en el resto de países comunitarios, es decir, el 13% si el buque vale más de 10 millones de Ecus y el 9% si el valor es inferior a esa cifra y para las transformaciones. Asimismo se mantuvo la prima de compensación de aranceles, que no tenía carácter de ayuda, del 1,25% en 1991 y el 0,55% en 1992.

Por otra parte, dado que con la elevada contratación realizada desde la creación del Fondo en 1987 y con las previsiones de cartera hasta 1993, se había generado un nivel importante de dinero, se rebajó la prima de reestructuración del 5 al 3%.

Para la obtención de estas ayudas los Astilleros tenían que presentar, como condición previa, a la Gerencia del Sector Naval un plan de actuación para el período considerado 1991-93.

Estos programas fueron consensuados entre el Astillero, la Gerencia y un consultor independiente (MERC) que llevaría el control del programa presentado,

ajustándose a los objetivos presentados previamente la Comisión Europea que se concretaban en:

- El mantenimiento de la capacidad de construcción en 400.000 TRBC.
- Ajuste adicional de plantillas.
- Mejoras tecnológicas, específicamente en aplicación de tecnologías de grupos, gestión de calidad, diseño orientado a la producción, etc. y aplicación de técnicas de Marketing corporativo.
- Incremento de inversiones en inmovilizado y formación de personal.
- Viabilidad de los astilleros públicos en 1993.

Sin embargo los resultados quedaron ensombrecidos por la escasa contratación obtenida entre 1991 y 93 la más baja de la historia en España entre otros factores debido a la fortaleza de la peseta en el período (103 pts./dólar frente a 120 pts./dólar de años anteriores), la caída del mercado internacional, el nacional ya estaba hundido, y las tradicionales dificultades presupuestarias. Ello determinó que se viviera de la elevada contratación del período 1987-90, pero cuando se entregó esta producción se produjo un empeoramiento de la situación económica de los astilleros en 1993.

En concreto la prácticamente nula contratación determinó una gran subactividad con el consiguiente hundimiento de la tasa de productividad y el deterioro económico. La producción sólo llegó a 215.000 CGT, la más baja de los últimos 10 años y el ajuste de plantillas fue reducido, en especial en los astilleros públicos (10%) debido al elevado coste y al agotamiento de las bajas incentivadas y del sistema de prejubilaciones. En los astilleros privados sin embargo, el ajuste fue

mayor, 26% pasando de 6.363 trabajadores a 4.691 como se recoge en el cuadro 3.26 siguiente.

**CUADRO 3.26**  
**EVOLUCIÓN DE LAS PLANTILLAS (III RECONVERSIÓN, 1991-1995)**

	1991	1992	1993	1994	1995
<b>ASTILLEROS PÚBLICOS</b>					
Plantilla propia	10.845	10.571	10.154	10.017	7.768
Subcontratación	-	-	-	-	-
Fondo Promoción Empleo	-	-	-	-	-
<b>Plantilla Total</b>	<b><u>10.845</u></b>	<b><u>10.571</u></b>	<b><u>10.154</u></b>	<b><u>10.017</u></b>	<b><u>7.768</u></b>
<b>ASTILLEROS PRIVADOS</b>					
Plantilla propia	6.027	5.135	4.571	4.039	3.763
Subcontratación	366	222	120	20	-
Fondo Promoción Empleo	-	-	-	-	-
<b>Plantilla Total</b>	<b><u>6.363</u></b>	<b><u>5.357</u></b>	<b><u>4.691</u></b>	<b><u>4.059</u></b>	<b><u>3.763</u></b>
<b>TOTAL ASTILLEROS</b>					
Plantilla propia	16.872	15.706	14.725	14.056	11.531
Subcontratación	336	222	120	20	-
Fondo Promoción Empleo	-	-	-	-	-
<b>Plantilla Total</b>	<b><u>17.208</u></b>	<b><u>15.928</u></b>	<b><u>14.845</u></b>	<b><u>14.076</u></b>	<b><u>11.531</u></b>

*Fuente: Gerencia Sector Naval*

Por su parte la evolución del desempleo se recoge en el cuadro 3.27

**CUADRO 3.27**  
**EVOLUCIÓN DEL DESEMPLEO (III RECONVERSIÓN, 1991-1995)**

	<u>1991</u>	<u>1992</u>	<u>1993</u>	<u>1994</u>	<u>1995</u>
<b>Astilleros Públicos</b>	<b>1051</b>	<b>1.285</b>	<b>2.834</b>	<b>1.705</b>	<b>158</b>
Nuevas Construcciones	733	828	1.353	1.456	158
Reparaciones y otros	318	457	1.481	249	-
<b>Astilleros Privados</b>	<b>1.170</b>	<b>1.556</b>	<b>2.087</b>	<b>1.141</b>	<b>563</b>
Nuevas Construcciones	957	1.161	1.999	1.141	563
Reparaciones y otros	213	395	88	-	-
<b>TOTAL</b>	<b><u>2.221</u></b>	<b><u>2.841</u></b>	<b><u>4.921</u></b>	<b><u>2.846</u></b>	<b><u>721</u></b>

*Fuente: Gerencia Sector Naval*

Como se puede apreciar se produjo un repunte del desempleo en 1993 al coincidir el agotamiento de la cartera anterior con una fuerte reducción de la contratación.

En relación a la capacidad de producción no se produjeron nuevos cierres o fusiones de astilleros, lo que fue solicitado por la Comisión Europea, porque cuando se dejó entrever la posibilidad de cerrar algún astillero se organizó tal tensión sindical que se desestimó la idea. En concreto en las primeras versiones del plan estratégico de competitividad (PEC) se planteó el posible cierre de Astano o del astillero de Sevilla, pero políticamente nadie se atrevió a tomar tal decisión.



La evolución de la capacidad se recoge a continuación.

**CUADRO 3.28**  
**EVOLUCIÓN DE LA CAPACIDAD DE LOS ASTILLEROS ESPAÑOLES**  
**(III RECONVERSIÓN, 1991-1995)**

ASTILLEROS	1991	1995	Cambio realizado
Astano	-	-	Offshore y Reparaciones
AESA			
Cádiz	-	-	Transformaciones y Reparaciones
Matagorda	-	-	Cerrado
Euskalduna	-	-	Cerrado
Sevilla	45.000	45.000	
Sestao	60.000	60.000	
Puerto Real	90.000	90.000	
Total AESA	195.000	195.000	
<b>TOTAL GRANDES</b>	<b>615.000</b>	<b>195.000</b>	
<b>PÚBLICOS PYMAR</b>			
Astican	-	-	Transformaciones y Reparaciones
Celaya	-	-	Cerrado
Astanter	7.500	-	Transformaciones y Reparaciones
Barreras	17.500	17.500	
Juliana	20.000	20.000	
<b>TOTAL PYM. PÚBLICOS</b>	<b>45.000</b>	<b>37.500</b>	
<b>TOTAL PÚBLICOS</b>	<b>240.000</b>	<b>232.500</b>	<b>3% de Reducción</b>
<b>ASTILLEROS PRIVADOS</b>			
Ascon	-	-	Cerrado
Cantábrico	-	-	Cerrado
Musel	-	-	Cerrado
Duro Felgera/Navalgijón	20.000	20.000	Fusión de los dos en Navalgijón
Cadagua	-	-	Cerrado
Axpe	-	-	Cerrado
Ruiz Velasco/A.R.N.	20.000	20.000	Fusión de los tres en A.R.N.
Atlántico	10.000	-	Cerrado
Enrique Lorenzo	20.000	20.000	
U.N.L.	20.000	20.000	
<b>Total Privados Significativos</b>	<b>90.000</b>	<b>80.000</b>	
<b>Resto privados</b>	<b>70.000</b>	<b>57.500</b>	
<b>TOTAL PYM. PRIVADOS</b>	<b>160.000</b>	<b>137.500</b>	<b>14% de Reducción</b>
<b>TOTAL PYMAR</b>	<b>205.000</b>	<b>175.000</b>	<b>15% de Reducción</b>
<b>TOTAL SECTOR</b>	<b>400.000</b>	<b>370.000</b>	<b>8% de Reducción</b>

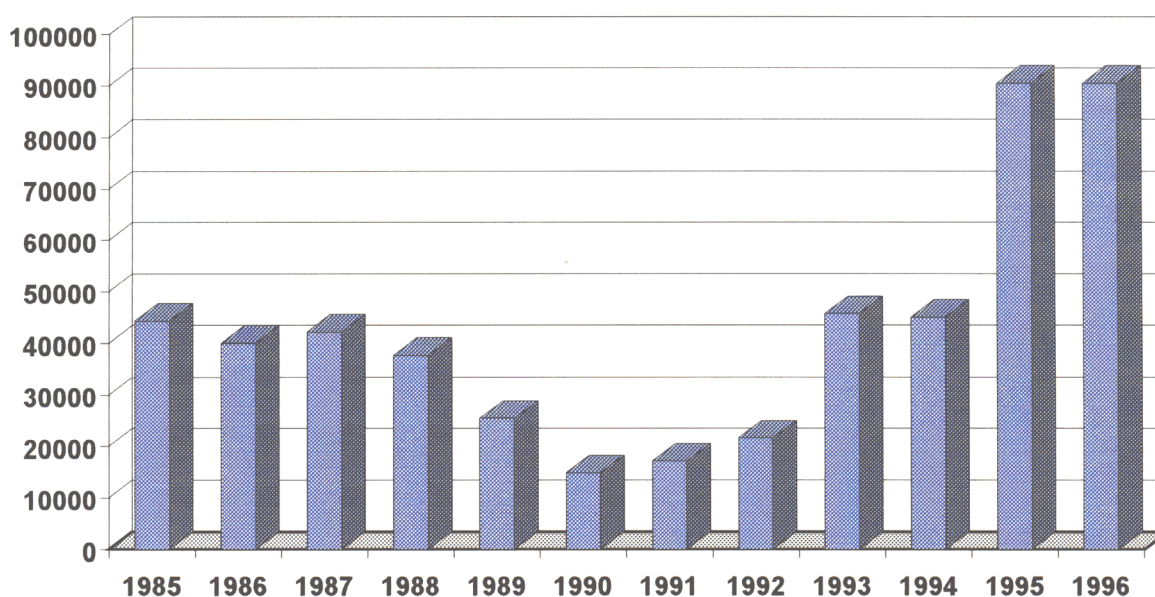
Fuente: Gerencia Sector Naval

Conforme al proyecto presentado a la Comisión, se inició un profundo cambio productivo, en especial en los astilleros públicos. En concreto se configuraron nuevos sistemas de diseño y producción con ayuda de tecnólogos japoneses, en este proceso se invirtieron más de 12.000 millones de pts. En este período 1991-93 se invirtieron más de 18.000 millones de pts. en inmovilizado con una subvención del fondo de reestructuración de 7.600 millones de pts., de las que el 68% las realizaron los astilleros públicos.

En estos años la situación de los grandes astilleros públicos sin llegar a ganar dinero puede calificarse como aceptable, ya que habían ido reduciendo progresivamente las pérdidas hasta alcanzar éstas 14.000 millones de pts.<sup>(69)</sup> en 1990 como se recoge en el gráfico 3.O.

**GRÁFICO 3.O**

**EVOLUCIÓN DE RESULTADOS DE LOS ASTILLEROS PÚBLICOS, 1985-1996**



*Fuente: Elaboración propia sobre datos de empresa.*

3.69

*De los que 10.000 millones de pts. eran operativos y el resto extraordinarios derivados del hundimiento del petrolero Amoco-Cádiz, al declararse en el juicio responsable subsidiario al armador.*

Sin embargo, se produce en el mismo año la crisis del Golfo al invadir Irak a Kuwait. Se redujo drásticamente el transporte marítimo y la contratación de nuevos buques, por lo que se resintieron especialmente los petroleros que suponían en torno al 60% del mercado. No se produjo la esperada reactivación de la demanda, sino que ésta se reorientó desde los petroleros, que venían a suponer en torno al 50% de las nuevas construcciones, hacia otro tipo de buques como los graneleros y bulkarriers, sumiendo al sector en una fuerte crisis que se fue capeando con la cartera existente<sup>(70)</sup>, pero sin producirse la necesaria renovación de la misma.

Esta situación de crisis se prolongó más de lo esperado debido a la guerra en oriente próximo generando una gran incertidumbre en el sector, agravada por agotamiento del Plan Complementario y no haberse alcanzado la prometida viabilidad por centros en 1993.

El incumplimiento de estos objetivos consolidó definitivamente la opinión de los expertos acerca de que se debía continuar con la reducción de costes tanto fijos como variables en los astilleros públicos, ya que si con la máxima facturación se pierden 14.000 millones de pts., es necesario reducir costes fijos, tanto laborales como centros de trabajo, y aumentar la facturación mediante intensos programas de marketing unidos a una mejora de la productividad e incremento de la subcontratación. El problema que plantean estas acciones es la oposición, ya comentada, al cierre de instalaciones por parte de los sindicatos y en general a cualquier actuación sobre la plantilla que no sean prejubilaciones, inviables en muchos casos por el elevado coste de las mismas.

---

3.70

*Entre otros gracias a los petroleros Suez-Max de Elcano y al famoso petrolero ecológico E-3 de la naviera Fernández Tapias que sirvió para que AESA se introdujese en un segmento nuevo y tecnológicamente avanzado, que entonces parecía que iba a repuntar fuertemente aunque luego no se confirmaron tales previsiones. Contrató uno, con opciones a un segundo, dando una entrada de 300 millones de pts. y el resto, que eran 14.700 millones, a la entrega del buque, corriendo AESA con el coste de construcción. Al final como no encontró flete con la petrolera ELF no recogió el buque, hubo juicio y se vendió finalmente a unos holandeses en 12.000 millones de pts. suponiendo una pérdida aproximada de 5.000 millones de pts. para AESA.*

Respecto de los astilleros privados su evolución en el período arroja unas pérdidas conjuntas de 770 millones de pts./año, siendo la facturación por persona de 12 millones de pts.

Durante el período de vigencia inicialmente previsto para la VII Directiva, hasta 1993, se terminaron de perfilar unas conversaciones en el seno de la OCDE, que se habían iniciado previamente en 1989, para alcanzar un acuerdo multilateral que propugnaba la desaparición de las ayudas al sector naval con el objeto de que, una vez eliminados los apoyos que falseaban el coste real de producción, se produciría una subida de precios y una recuperación del sector, al menos para aquéllos que pudieran sobreponerse a la crisis y permanecer en condiciones de competencia. Dada la complejidad del mismo, se tardó cinco años en redactarlo firmándose el proyecto el 21 de Diciembre de 1994, estando pendiente únicamente la ratificación de uno de los países firmantes<sup>(71)</sup> esperándose que una vez superado este trámite entraría en vigor el 1º de Enero de 1996.

Las razones para llevar adelante el acuerdo eran de distinta índole. En primer lugar porque cuando se publicó la VI Directiva comunitaria en 1985 se encargó un estudio a un experto independiente para ver cómo se fijaban los techos de ayudas al sector.

Éste determinó que la diferencia entre los precios internacionales, marcados por astilleros de extremo oriente, y los costes de producción europeos eran del 40% del coste del buque debido a prácticas de dumping en estos países.<sup>(72)</sup>

---

3.71 *Que fueron la Unión Europea, Estados Unidos, Finlandia, Noruega, Suecia, Japón y Corea del Sur.*

3.72 *Que recientemente han llevado a la crisis no sólo a la construcción naval coreana sino al sistema económico oriental en su conjunto afectando de paso y de forma muy importante a Japón. Por este motivo el FMI ha concedido a Corea el mayor crédito de su historia 65.000 millones de dólares aunque algunos países, entre ellos España, han solicitado al organismo que fuerce previamente a la concesión medidas de reducción de capacidad.*

En segundo lugar en los Estados Unidos, que fue el principal impulsor del acuerdo, se preveían negativas perspectivas para su construcción naval ya que la mayor parte de sus astilleros construían buques militares, sin excesiva preocupación por los costes y al desaparecer su enemigo natural, Rusia, la reducción de las necesidades de armamento iba a forzar la necesidad de buscar mercados civiles en todo el mundo. Bajo la idea que si los demás rebajaban sus ayudas ellos iban a ser competitivos forzaron la firma del acuerdo, pero como la competitividad no depende sólo de las ayudas todavía no lo han ratificado, ni parece que vayan a hacerlo, siendo actualmente el único país que falta por firmar.

La entrada en vigor de este acuerdo condicionaba a las directivas del Consejo de la Unión Europea sobre ayudas a la construcción naval. En concreto la VII Directiva<sup>(73)</sup> vencía a finales de 1994 y, como el acuerdo OCDE entraba en vigor en 1996, había que llenar el plazo de un año, lo que dio lugar a la primera de las ampliaciones anuales de la VII Directiva a la espera que entrase en vigor el acuerdo OCDE. Este proceso ha continuado hasta nuestros días venciendo la directiva el 31/12/98 por ahora. Al mismo tiempo se autorizaron a petición de España, Portugal, Bélgica y Francia algunas ayudas extraordinarias<sup>(74)</sup>, destinadas a finalizar procesos de reestructuración todos ellos antes del 31/12/1998.

A la vista de la prórroga de la VII Directiva y del futuro que apuntaba el acuerdo OCDE, el gobierno publicó un Real Decreto conocido como 442/1994 de 11 de Marzo que sirviera de correa de transmisión entre las normativas internacionales y las internas, flexibilizando el sistema de ayudas existente, y por otra parte solicitó

---

3.73

Más concretamente la llamada VII Directiva correspondía a la Directiva 90/684 CEE del Consejo de 21 de Diciembre sobre ayudas a la construcción naval que dejaría de ser aplicable el 31 de Diciembre de 1994. Al ampliarse hasta el 31/12/1995 se le dio el número 94/73/CE de 19 de Diciembre de 1994.

3.74

Estas ayudas se contemplaron ya en el acuerdo OCDE en el que se recogía que las ayudas directas a la construcción de buques debían quedar eliminadas a 1 de Enero de 1996, si bien algunos programas de reestructuración comunitarios podrán continuar hasta su conclusión como resultado de una autorización del acuerdo (nota Nº 2 del acuerdo), autorizándose las siguientes ayudas España (180.000 millones de pts.), Portugal (17,7 millones de escudos) y Bélgica (2,3 millones de francos belgas).

ante la unión europea una exención para España de la aplicación del acuerdo mediante la presentación de un programa de actuación que se denominó Plan Estratégico de Competitividad del que hablaremos más adelante.

El espíritu del Real Decreto era la flexibilización de las ayudas públicas para lo cual se aprobó una proposición no de ley para crear un Sistema de Garantías Estatales, del que hablaremos con posterioridad, que permitiera mejorar la contratación de buques en los astilleros. El sistema se aprobó en octubre del 95 articulándose las garantías estatales a través de la Compañía Española de Seguro de Crédito a la Exportación (CESCE), que cubriría como máximo un riesgo del 27% del precio contractual del buque para lo cual se incrementarán anualmente los límites máximos de garantías a conceder por la compañía de seguros en 40.000 millones de pts. revisables en función de la siniestralidad y volumen de garantías.

El Real Decreto 442/1994 exigía que se actualizasen los programas que los astilleros habían presentado a la Gerencia del Sector Naval, el llamado Plan Complementario de actuación. Estos programas inicialmente ampliados para el año 94, fueron prorrogados para el año 95 al prorrogarse la VII Directiva comunitaria, y hacerlo a su vez el decreto 442, mecánica que ha mantenido hasta la actualidad.

En esta actualización de planes se plantearon rebajas adicionales de plantilla pero de poca entidad y normalmente mediante prejubilaciones, como se puede apreciar en los cuadros anteriores de plantilla en estos dos años 1994 y 1995 sólo se produjeron 450 bajas en los astilleros públicos y 900 en los privados.

Por otra parte, la situación de cartera de pedidos mejoró muy sensiblemente debido a la flexibilidad de las ayudas, dentro siempre de los límites comunitarios; la mejora del mercado exterior, situándose la peseta otra vez en una posición ventajosa (en torno a 130 pts./dólar) y finalmente por la mejora de productividad debido a los reajustes llevados a cabo. Así la cartera de pedidos se situó al final del año 1995 en más de 700.000 CGT habiendo mejorado esta cifra en

1996. No obstante esta mejora de producción supuso únicamente una ocupación del 70% de la capacidad.

Por este motivo, porque la capacidad no estaba plenamente utilizada y la productividad no había alcanzado su techo, aunque sí mejorado notablemente, nuestras autoridades negociaron que para firmar el acuerdo OCDE, además de ampliarnos el techo máximo de ayudas contempladas en la VII Directiva (lo que ya nos había sido concedido), se nos debía eximir temporalmente de su aplicación, autorizándonos una última ayuda al sector estimada en unos 180.000 millones de pts. que incluía cantidades pendientes de entregar de los planes de actuación anteriores.

A cambio las autoridades se comprometían a una reducción adicional de capacidad de 30.000 TRBC, con lo que la capacidad de producción del sector se reduciría a 370.000 TRBC, como muestra el cuadro 3.29 siguiente y a que estas ayudas serían las últimas, lo que implica que se obtendrían resultados equilibrados. Todas estas promesas se establecieron en el llamado Plan Estratégico de Competitividad (PEC) presentado a las autoridades comunitarias para el período 1995-98, que constituye la última fase del plan de reconversión.

**CUADRO 3.29**  
**EVOLUCIÓN DE LA CAPACIDAD DE PRODUCCIÓN, 1976-1995**

	<u>1976/1984</u>	<u>1986</u>	<u>1991</u>	<u>1995 <sup>(1)</sup></u>
Grandes Astilleros	550.000	195.000	195.000	195.000
Pequeños y Medianos	450.000	250.000	205.000	175.000
<b>Total</b>	<b>1.000.000</b>	<b>445.000</b>	<b>400.000</b>	<b>370.000</b>

(1) Utilizando como unidad de medida la CGT, la capacidad sería 400.000 CGT.

Fuente: Gerencia del Sector Naval. 1996

### **3.3.7.- CUARTA FASE DE LA RECONVERSIÓN (1995-1998). SITUACIÓN ACTUAL**

Como comentamos anteriormente, la cuarta fase del proceso de reconversión se articuló mediante la elaboración del llamado Plan Estratégico de Competitividad presentado ante la comisión el 6 de Noviembre de 1995.

La aprobación del mismo no fue nada fácil, de hecho se hicieron varias versiones, las primeras de las cuales planteaban objetivos de producción y rentabilidad mucho más ambiciosos que la versión finalmente aprobada. Sin embargo como planteaban también cierres centros productivos<sup>(75)</sup> y un fuerte ajuste de personal, se organizó un frente de resistencia bastante activo por parte de los sindicatos que derivó en una versión final más suave cuyos resultados finales se adivinan, cuando menos, bastante inciertos.

Los objetivos planteados en el mismo ya los apuntamos en el epígrafe anterior, aunque ahora los detallaremos diferenciando entre astilleros públicos y privados.

En los astilleros públicos el primer objetivo a alcanzar era el equilibrio de resultados en 1998, junto con un objetivo de plantilla estimado en 6.100 personas al final de dicho año, con el siguiente desglose:

---

3.75

*Como habíamos contemplado con anterioridad, las sucesivas versiones del PEC se fueron suavizando, de hecho en las primeras 94-95 se contemplaba el cierre de los Astilleros de Sevilla y Cádiz, para devenir finalmente en una versión en la que no se incluía ningún cierre de centros.*



**CUADRO 3.30**  
**PLANTILLA DE LA CONSTRUCCIÓN NAVAL PÚBLICA EN 1998**

<u>Centros</u>	<u>Plantilla en 1994</u>	<u>Plantilla objetivo 1998</u>	<u>Actividad del Centro</u>
SESTAO	2.458	1.230	NNCC de Shuttle Tankers, portacontenedores y químicos
PUERTO REAL	2.031	1.390	Petroleros, Shuttle Tankers, Ro-Ro Pax grandes
CÁDIZ	615	390	Reparaciones y transformaciones
SEVILLA	679	364	Ro-Ro menores de 35.000 TPM
ASTANO	1.971	1.180	Off-shore y alguna reparación
JULIANA	720	450	Químicos. Posible privatización
BARRERAS	454	355	Pesqueros gama alta. Privatizado
ASTANDER	433	292	Reparaciones de buques hasta 50.000 TPM
MANISES	499	335	Fábrica de motores
CENTRO TECNOLÓGICO	-	30	
OFICINA CENTRAL	157	84	
<b>TOTAL D.C.N.</b>	<b>10.017</b>	<b>6.100</b>	

*Fuente: Plan de empresa*

Esta reducción de plantilla se está llevando a cabo mediante un plan de jubilaciones anticipadas, mediante el cual estas personas salen de la empresa al cumplir los 55 años, salvo aquel que sea necesario para el normal funcionamiento de la empresa.

Debe acogerse al programa todo el personal nacido hasta 1944 para los astilleros de Barreras, Astano y la fábrica de motores de Manises. En las oficinas centrales, Juliana y Cádiz han de acogerse al plan todos los nacidos hasta 1945 inclusive, y para los demás centros se fija como tope el año 1946.

En el caso de personal no directo y para todo el personal a partir de finales del 98, la jubilación anticipada a los 55 años irá precedida del paso a una

situación de pre-jubilación en la que seguirán cobrando pero apartados de la actividad. A esta situación especial se sumará también el personal en espera de jubilación.

Estas medidas se complementan con un programa de bajas incentivadas al que pueden acogerse los trabajadores para alcanzar el objetivo de plantilla, cuyo esquema de excedentes se recoge a continuación.

**CUADRO 3.31**  
**EXCEDENTES DE AESA EN 1998**

	<u>Personas</u>	<u>Observaciones</u>
Plantilla inicial	10.017	A 31-12-94
Incorporaciones	423	Hasta 31-12-98
Total plantilla	10.440	
Prejubilaciones	4.099	
<b>Total</b>	<b>6.341</b>	
Plantilla objetivo	6.100	A 31-12-98
Excedentes	241	

*Fuente: Elaboración propia sobre datos de empresa*

Para financiar este ajuste se provisionó todo el coste del personal que debía pasar a la situación de prejubilación. Por eso en los resultados de 1995 y 1996 se incluyeron para este ajuste 45.000 millones de pts. en cada año, elevándose las pérdidas a 90.000 millones cada año, sin incluir el crédito final, como gráficamente se recoge en el gráfico 3.0 anterior.

A este respecto, y aunque evidentemente no se recoge en el PEC, es conveniente hacer alguna matización acerca de la particular situación de plantilla que tienen los astilleros públicos.

Todas estas actuaciones de regulación del personal, se están tratando de llevar a cabo articulándose en un convenio colectivo, que ha estado suspendido durante varios meses, debido a que los sindicatos denunciaron el convenio con motivo de las subidas salariales y sobre todo por la pretensión de la empresa de flexibilizar las horas de trabajo para ajustarse a las obras.

Aquí es donde reside uno de los principales problemas de la construcción naval pública, y el que a la postre puede llevarla a una situación límite, me refiero al enorme poder de negociación de los sindicatos. Dejando al margen las especiales características estructurales de los astilleros y su compleja relación con la Administración autonómica y local, la realidad es que los problemas de plantilla de los astilleros los están situando en una delicada posición.

En los astilleros públicos, las horas efectivas pactadas en el convenio han sido 1.700 horas/hombre, que incluyen sólo un 10% de flexibilidad (170 horas), esto conlleva una rigidez de plantilla muy fuerte que le impide adaptarse a las puntas de trabajo.

Sin embargo en realidad sólo se obtienen unas 1.500 horas efectivas, que con un coste medio de 5,2 millones de pts. supone un coste hora de mano de obra directa de unas 3.470 pts./hora que es altísimo, ya que al trasladar estos datos a los resultados, multiplicándolo por las 600.000 horas que cuesta hacer un bulkcarrier, por ejemplo, resulta un precio final muy poco competitivo, sobre todo si se tiene en cuenta la política de dumping de los países de extremo oriente donde este mismo buque lo hace un astillero coreano en unas 350.000 horas directas.

Además esta mano de obra no se adapta a las oscilaciones de la demanda, es decir, si entra un barco en vacaciones, la mayor parte del personal se va y hay que subcontratar y cuando vuelve el personal si no hay barco en el que trabajar da igual pero se sigue cobrando. Esta falta de flexibilidad afecta profundamente a la actividad del astillero, y a la cuenta de resultados, porque como la carga de trabajo es discontinua se producen grandes puntas de trabajo que obligan a subcontratar fuera, con el problema que supone subcontratar con personal en regulación. Además es muy probable que las horas de un barco se "estiren" si no hay otro barco esperando, esto afecta seguro a que los astilleros coreanos hagan un bulkarrier en 350.000 horas y que AESA invierta en 600.000 en el mismo barco. Así, el personal en lugar de entrar en regulación, si no hay continuidad de carga de trabajo, alarga la obra y si el astillero no entrega en el plazo comprometido el buque al armador y éste le penaliza por incumplimiento, quien paga es el astillero, pero eso no afecta al personal esté en regulación o no. Además no se tiene en cuenta el coste indirecto que este tipo de actuaciones tiene sobre la imagen y credibilidad del astillero, que al fin y al cabo es una empresa que tiene que "vender" su producto en un mercado mundial y muy competitivo.

La alternativa para el astillero es evidente para conseguir más flexibilidad hay que aumentar la subcontratación, cuya hora de trabajo a igualdad de tarea sale más barata, por ello la subcontratación se está disparando y los sindicatos se están quejando de que hay una subcontratación excesiva.

Aun así, con estas diferencias, se han pagado aumentos salariales del 7% en el período 89-95, con lo que la subida salarial en el período del personal directo ha sido de un 67%, es decir, incluyendo deslizamientos, una subida anual acumulativa del 8,9%. En este mismo período la subida del personal directivo ha sido del 35%, un 5% anual acumulativo.

Evidentemente esto no es un problema del sindicato, o del trabajador, es un problema de gestión de la empresa al haber consentido estas situaciones, en

especial en un período tan delicado para nuestra construcción naval, como se puede comprobar en los epígrafes anteriores.

Continuando con las medidas planteadas y aprobadas en el PEC, a pesar de lo anterior nos comprometimos a no cerrar ningún centro de producción y en base a la cartera de pedidos alcanzar una tasa de utilización de la capacidad productiva cercana al 100%<sup>(76)</sup>. Además se espera alcanzar un aumento de la productividad del 35% mediante una disminución del tiempo de construcción de buques del 40%, junto con una reducción en el coste de compra de los materiales del 8%.

Por otra parte, se presupuestaron inversiones estimadas en unos 10.000 millones de pts., como se puede apreciar en el cuadro 3.32 siguiente, destinadas a mejorar los procesos de construcción, medidas medioambientales, adaptación a nuevos productos, etc., con el siguiente desglose.

**CUADRO 3.32**  
**INVERSIONES PREVISTAS EN EL PEC, 1995-1998**

	<u>Millones de Pts.</u>
Puerto Real	1.750
Cádiz	350
Sevilla	350
Sestao	3.300
Astander	250
Astano	1.850
Juliana	350
Barreras	300
Corporativo y resto	1.500
	<hr/>
	<b>10.000</b>

*Fuente: Plan de Empresa*

Por último se incluyó un ambicioso plan de marketing que incluía introducir productos más competitivos y de mayor contenido tecnológico para cada centro productivo. Aumentar la plantilla comercial y establecer una red de agentes exclusivos.

Para sacar adelante este plan, como se comentó con anterioridad, se solicitó a la OCDE la exclusión de la aplicabilidad del acuerdo para poder seguir apoyando al sector.

En nuestro caso, el importe de las ayudas, destinadas únicamente a los astilleros públicos, se estableció en 180.000 millones de pts., importe que se había negociado previamente al presentar las primeras versiones del PEC a la Comisión antes de la ratificación del acuerdo OCDE, que tenían la justificación siguiente:

- 90.000 millones correspondían a cantidades pendientes de entregar, de los 127.000 millones del Plan Complementario de Actuación de la tercera fase de la reconversión, en los que se incluían 62.000 millones de pts. de intereses por la demora en la entrega de las cantidades acordadas.
- El resto se derivaba de la necesidad de aplicar nuevas medidas de reestructuración ya que no se habían cumplido los objetivos previstos en el plan y hacía falta dinero para aplicar el PEC y seguir reduciendo las plantillas, que se autorizaron sin problema.

A pesar de estar autorizadas estas ayudas por la comisión, surgió un inconveniente derivado del criterio de contabilización de los intereses de demora<sup>(77)</sup>, motivo por el cual se nos abrió un expediente informativo en la comisión.

Adicionalmente se plantearon otras dificultades derivadas de discrepancias en los criterios de contabilización. En concreto nuestras autoridades ministeriales consideraban que el crédito fiscal<sup>(78)</sup> se debía seguir manteniendo independientemente de las ayudas, y como tal se siguió con el régimen de consolidación fiscal del INI/TENEO al ser ambos holdings industriales, considerando Bruselas que este sistema era legislación interna de cada país ante la cual siempre se había mostrado muy respetuosa.

Sin embargo, en Junio de 1995 se reordena el sector público desapareciendo Téneo y creándose la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) que integra a todas aquellas empresas públicas que ganan dinero o bien están en condiciones de competir en sus respectivos mercados, por una parte, y por otra la Agencia Industrial del Estado (AIE) que engloba a aquellas empresas que pierden dinero y tienen pocas probabilidades de supervivencia si funcionasen en condiciones de mercado.

---

3.77

*Casualmente planteado por un eurodiputado español que consideraba que el dinero que se nos había autorizado y concedido en el Plan Complementario era para reestructurar el sector y si lo habíamos aplicado a pagar intereses de demora era una mala asignación nuestra, no de la comisión y por tanto no se nos debía conceder ese dinero de nuevo. La paradoja del tema surgió cuando en los otros 90.000 millones de pts. "autorizados sin problemas" se incluían 25.000 millones por el mismo concepto de intereses de demora.*

3.78

*El crédito fiscal es una facilidad que el Ministerio de Hacienda concede a los holdings empresariales que consolidan fiscalmente y que permite compensar bases imponibles negativas, de empresas que pierden, con bases positivas de empresas que ganan. De manera que las empresas integradas en el holding no pagan directamente impuestos sino que entregan sus bases positivas o negativas a la cabecera para que ésta realice la consolidación y compense las pérdidas de unas con los beneficios de otras, pagando, en su caso, impuestos consolidados.*

Se produce incluso la separación física de ambas entidades, abandonando la Agencia el edificio tradicional del INI en la Plaza del Marqués de Salamanca, quedando el derecho a consolidar fiscalmente en manos de la SEPI.

En las negociaciones del PEC, para el que solicitaron los 180.000 millones, no se había hecho mención ninguna a Bruselas de que se habían previsto dar al sector naval como crédito fiscal 48.000 millones de pts. correspondientes a las pérdidas previstas entre 1995-98, ya que hasta entonces no había necesidad de notificarlo al ser legislación interna. Como cambió el estatuto social de Téneo y la construcción naval se integró en la Agencia, en la que no se permitía la consolidación fiscal, ese dinero fue considerado por la Comisión como ayuda al sector abriéndose un segundo expediente por este motivo.

Para tratar de solucionar este problema, ya que ese dinero estaba comprometido en los planes de reajuste de los astilleros, en la ley de presupuestos de 1997 se incluyó un párrafo en el que se devuelve a las empresas que hubiesen perdido el derecho a consolidar fiscalmente (como es el caso de Aesa) por una ley de rango superior el beneficio que ello le suponía (es decir, los 48.000 millones de pts.) siempre y cuando tal acción no suponga una merma de los ingresos para Hacienda. Esta alternativa se ha buscado así porque las empresas que integraban la Agencia son difícilmente vendibles, y era necesario buscar una vía legal para sostener la financiación ya comprometida. Sin embargo, ese dinero ya no son 48.000 millones, sino que debido a que el tiempo ha pasado y las pérdidas de AESA se han incrementado en 30.000 millones de pts. sobre lo previsto, ahora son 58.000 millones de pts. lo que hay que entregar.

Al final se ha llegado a una solución política con Bruselas en la que básicamente, a cambio de que se autoricen fuertes ayudas a la construcción naval alemana, se nos ha autorizado entregar en una primera fase 135.000 millones de pts. que corresponderían a los 62.000 millones de pts. de intereses de demora pendientes todavía del plan complementario de armonización (por los que teníamos abierto un expediente) más 58.000 millones, que corresponden al crédito fiscal



comprometido en el PEC (que antes de las pérdidas del 95-96 eran 48.000 millones) y que ahora se considera ayuda compatible, más 15.000 millones de pts. adicionales que se justifican porque hasta 1998 nos hemos comprometido a reducir la capacidad de nueva construcción en 45.000 toneladas cuando anteriormente al negociar el PEC habíamos pactado reducir tan sólo 30.000 toneladas.

Quedan pendientes de autorizar, y parece que ya hay fecha para ello, otros 90.000 millones de pts. que corresponderían al nuevo plan laboral y a las inversiones extraordinarias contempladas en el PEC 94/95 y que, aunque aceptados, todavía no se había hecho efectiva la autorización.

La situación actual comparada con la prevista en el PEC inicial en 1994/95 se recoge en el cuadro 3.33.

**CUADRO 3.33**  
**SITUACIÓN ACTUAL DE LAS AYUDAS AL SECTOR NAVAL ESPAÑOL, 1997**

	<u>PEC 94/95</u>	<u>ACTUAL 1997</u>
<u>REDUCCIÓN DE CAPACIDAD</u>	30.000 TRBC	45.000 TRBC
<u>AYUDAS</u>		
Cantidades ptes. e int. financ.	90.000	90.000
Nuevo Plan Laboral	80.000	80.000
Inversiones extraordinarias	10.000	10.000
		15.000 Nuevos por mayor reducción
<b>TOTAL</b>	<b>180.000</b>	<b>195.000</b>
 <u>OTROS</u>		
Crédito Fiscal (no ayuda)	48.000	58.000 (Ayuda compatible)

*Fuente: Elaboración propia sobre datos de empresa.*

Todas estas ayudas se nos conceden siempre y cuando sean las últimas y a cambio de equilibrar resultados en 1998 lo que parece muy difícil de conseguir a la vista de la evolución del sector. La previsión de resultados hasta dicho año se recoge en el cuadro 3.34.

**CUADRO 3.34**  
**EVOLUCIÓN PREVISTA DE LOS RESULTADOS DE LOS ASTILLEROS PÚBLICOS, 1995-1998**

	<u>1995</u>	<u>1996</u>	<u>1997</u>	<u>1998</u>
Resultados Operativos	(26,5)	(26,5)	(14)	3
Resultados Financieros	(17)	(12)	(7)	(3)
Resultados Extraordinarios	(47)	(52)	(6)	0
Resultado Neto (*)	(90,5)	(90,5)	(27)	0

(\*) El resultado neto es antes de impuestos, y las cifras entre paréntesis son pérdidas.

Fuente: Elaboración propia sobre datos de empresa.

Los resultados operativos recogen el resultado de la construcción de barcos, que mejora notablemente al ir desapareciendo la subactividad, como consecuencia de la disminución del personal que se irá reduciendo paulatinamente hasta 6.000 personas a finales de 1998. Paralelamente, la mejora de los resultados extraordinarios se debe a que en 1995 y 96 se provisionó el coste total de las jubilaciones hasta el año 2.000, es decir, de todos aquellos que van a cumplir 55 años hasta dicho año.

Queda finalmente un tema pendiente con Bruselas, y es la cuestión de Astano. Como hemos comentado Astano, por imperativos comunitarios, se orientó únicamente a la construcción de plataformas de extracción de petróleo, bien sean fijas o semi-sumergibles (como la comentada Drillmar).

La evolución del sector de off-shore ha apuntado hacia una especie de plataformas con forma de barcos, con un pequeño motor para aproarse al oleaje pero sin otra capacidad de maniobra<sup>(79)</sup>.

A este respecto, ha surgido un problema con el astillero inglés Harland & Wolff, que se ha dedicado a hacer estas construcciones como si fueran barcos, cobrando las primas correspondientes a las nuevas construcciones, con lo que el precio sale mucho más competitivo que el mismo producto construido por Astano, ya que éste no cobra primas por ello (aunque repone pérdidas por crédito fiscal) endureciendo un mercado ya de por sí bastante cerrado y escaso.

Como no está muy claro el criterio que define exactamente qué es una construcción naval "off-shore", se está produciendo una colusión de criterios que, por ahora, está entorpeciendo la gestión y las posibilidades de captación de demanda de Astano, habiéndose planteado la posibilidad de denunciar ante la Comisión al astillero inglés.

En relación a los astilleros privados, como comentamos anteriormente no se beneficiaron de las ayudas de 180.000 millones de pts. de la exención del acuerdo OCDE aunque se les permitió prorrogar las actuaciones presentadas a principios de 1995 hasta la fecha en que se prorrogue la VII Directiva.

Por tanto, se ha permitido a los astilleros privados presentar nuevas actuaciones tecnológicas financiadas con cargo al fondo de reestructuración, y de personal afectando estas últimas a unos 1.102 trabajadores de los cuales 742 serían prejubilaciones a los 55 años entre los años 1996-98.

Este proceso lo están llevando a cabo en dos fases, en la primera se ha suspendido el contrato y han pasado a regulación de empleo todos los trabajadores

---

3.79

Son la llamadas F.P.S.O. (Floating Production Storage Off-Shore) y F.S.O. (Floating Storage Off-Shore), plataformas que extraen, almacenan y descargan, según el tipo, en los petroleros de producto los llamados "shuttle". De este tipo era la plataforma *Discoverer Enterprise* que construida para operar en el golfo de México rompió las estachas que la aseguraban al puerto y partió el puente de As pías en Ferrol.

que tengan entre 55 y 60 años. En la segunda fase al cumplir 60 años el trabajador se jubila con un coeficiente reducido, se estima que todos ellos han cotizado al menos 35 años, y la empresa complementa vitaliciamente la jubilación hasta completar un salario bruto garantizado equivalente al 90% del salario neto en el momento de prejubilarse<sup>(80)</sup>, actualizándolo al 3% anual mientras viva el trabajador.

La financiación de estas prejubilaciones se lleva a cabo también mediante dos procedimientos. A los trabajadores que están entre 55 y 60 años es la propia empresa la que complementa la prejubilación hasta alcanzar el 90% del salario neto, mientras que a partir de los 60 años cuando ya se ha jubilado el trabajador el complemento se hace a través de una entidad externa que administra las cantidades depositadas por la empresa. Estas están calculadas bajo el supuesto de una vida media de 78 años actualizándose estas cantidades entre los 60-78 años al 7,2% anual.

Por otra parte, se ha presentado a la gerencia del sector naval una propuesta de subvención del 80% del coste individual de estas prejubilaciones por un importe total de 5.579 millones de pts.

Adicionalmente este proceso se complementa con un sistema de bajas incentivadas individualizadas, con una subvención en función del tipo de astillero y sus circunstancias específicas. Por último y para el período considerado, hasta 1998, los astilleros privados han presentado un volumen total de inversiones de 8.400 millones de pts. de los que entorno al 60% corresponden a inversiones en inmovilizado y el resto a mejoras tecnológicas y formativas. El volumen de I+D asciende a unos 2.200 millones de pts. subvencionado al igual que las mejoras formativas por el fondo social europeo en un 75% y el restante 25% se financia, un 15% a través del fondo de reestructuración, a propuesta de la Gerencia del Sector naval, y el 10% restante lo pone el propio astillero.

---

3.80

*Es decir, cuando el trabajador cumple 55 años se le suspende el contrato y se prejubilación con el 90% del salario que tenía, considerándose salario neto al salario bruto menos el IRPF y la cuota obrera de la Seguridad Social.*

**ABRIR CAPÍTULO IV**

